

A. Hydr.

1505

A. hydr.

1505^u
-

Organisation

SCHIEF

BRUNNEN

BRUNNEN

BRUNNEN

BRUNNEN



BRUNNEN

BRUNNEN

BRUNNEN

BRUNNEN

BRUNNEN

BRUNNEN

NEUE
ORGANISATION
DER
SCHIFFFAHRTS-
UND
HANDELSVERHÄLTNISSE
AUF DEM
RHEINSTROME.

MIT EINER HISTORISCH-DIPLOMATISCHEN EINLEITUNG UND
FREIMÜTHIGEN NAUTISCH - MERKANTILISCHEN AUCH
STAATSWIRTHSCHAFTLICHEN BEMERKUNGEN.

LE TEMS DÉCOUVRE LA VÉRITÉ.



ERSTE ABTHEILUNG.

BASEL,
BEI J. G. NEUKIRCH,
1822.

g. y. 220.
B 907



V o r r e d e.

Aus öffentlichen Blättern ward kürzlich kund, daß königlich-preussischer Seits den Rheinuferstaaten ein Entwurf einer auf das Prinzip der Schifffahrts-Freiheit gebaueten Gesetzgebung für die künftigen Rheinschifffahrts-Verhältnisse vorgelegt sey. Seitdem war es allgemeiner Wunsch, einen so wichtigen Stoff neuer Berathungen der Central-Commission zu Mainz nicht nur im Ganzen sondern auch die Licht- und Schattenseiten seiner einzelnen Theile kennen zu lernen.

Beydem glauben wir durch die Herausgabe dieser Schrift vollständig zu genügen. Ueberall haben wir die vieljährigen Erfahrungen, welche der eine von uns als ehemaliger Rheinschifffahrts-Beamteter, und der andere als vormaliges Mitglied einer Handelskammer in den französischen Rhein-Departements zu sammeln Gelegenheit hatte, sorgfältig benützt. Die historischen und diplomatischen Blicke verdanken wir einem gelehrten Geschäftsmanne auf dem Stappelplatze der deutschen Diplomatie, der sich im Besitze einiger hundert Protokolle der Central-Commission für die

Rheinschiffahrt, so wie mehrerer zu Paris gesammelter Abschriften merkwürdiger, auf das Rheinschiffahrtswesen Bezug habender Aktenstücke befindet. Er hatte auch die Gefälligkeit, unsere in französischer Sprache verfasste Arbeit zu übersetzen und zu redigiren.

Es liegt keine Spekulation irgend einer Art zu Grund, daß wir einen Titel der Schrift wählten, welcher eine vollbrachte neue Organisation der Rheinschiffahrts- und Handelsverhältnisse zu verkünden scheint. Er war vielmehr nach unserer Ueberzeugung der einzig Passende für das Ganze, das durch eine, seiner Zeit folgende zweite Abtheilung vollendet werden soll. Der erste Theil deutet an, unter welchen Gesichts-Punkten die Rheinschiffahrt in alten Zeiten behandelt, und was über ihren Zustand seit der großen Epoche einer neuen Gestaltung des Continentes verhandelt wurde. Er entwickelt, was werden soll und wie es werden kann, wenn die vorgeschlagene Gesetzgebung nicht durch wesentliche Verbesserungen vervollkommnet wird. In dem zweiten Theile, der als der theoretisch-praktische dem historischen folgt, erscheint die sanktionirte Gesetzgebung, die auf eine oder die andere Art zu Stande kommen muß, indem die Oktroi-Convention von 1804 in keinem Falle fortdauernde Norm bleiben kann. Beide Theile werden dann unter demselben Titel ein Handbuch für alle Staatsbeamte, welche mit dem Schiffahrtswesen zu thun haben, so wie für die Handelsleute und Schiffer bilden, dessen praktischer

Werth sich dadurch erhöhen wird, daß wir nicht nur die Entwicklung aller künftigen Handelsschiffahrts-Anstalten in den einzelnen Uferstaaten beifügen, sondern auch die Mittel zu richtiger Benutzung der neuen Organisation anzeigen, und den verschiedenen Klassen der mit ihr in Berührung stehenden Geschäftsmänner die in den vorkommenden manichfaltigen Fällen möglichen Zweifel lösen.

Die Thatsachen, welche diese Schrift enthält, sind durchgehends aus authentischen Aktenstücken geschöpft. Jede Einwendungen dagegen können wir durch Belege in dem zweiten Theile leicht entkräften. Unsere Ansichten und Urtheile haben das reinste Streben nach Wahrheit und die vollkommenste Ueberzeugung geleitet. Nicht veranlaßt oder verpflichtet als Schriftsteller die Interessen einzelner Uferstaaten zu befördern, haben wir nur stets das Gute oder Schlimme der Sache, nicht Staaten, Körperschaften oder einzelne Personen vor Augen gehabt. Eben deswegen wird es aber auch nicht fehlen, daß verletzte Eitelkeit, entschleiertes Interesse, gestörte Partheygängerei und das Gefühl getroffener wunder Stellen, ungeachtet der Mässigung und Bescheidenheit, die wir uns zum Gesetze machten, den Schreier über Personalitäten hervorlocken. — Eine solche, jetzt gewöhnliche Erscheinung ist eine Folge des entweder ganz vergessenen oder verkehrten Begriffes von dem Wesen einer eigentlichen zur Sache nicht gehörigen Persönlichkeit. Wer den Gang eines

Geschäftes entwickelt, auf dessen Gestaltung die Handlungen der es betreibenden Personen Einfluss hatten, muß der Personalitäten gedenken, um die Resultate erklären zu können. Beleuchtet er dagegen den Geschäftsmann ausser dem Kreise des Geschäfts-Einflusses, als Mensch, Staatsbürger oder Familien-Vater, — dann trifft ihn der gerechte Vorwurf eines unerlaubten Gebrauchs persönlicher Verhältnisse. Uns wird er nie gemacht werden können, indem wir von den handelnden Personen in ihrem direkten oder indirekten amtlichen Wirken weit weniger sagten als uns die reichlichen Quellen, aus denen wir schöpften, Mittel an Handen gaben.

Der Weg, zu einem den Handel wahrhaft begünstigenden Rheinschiffahrts-Gesetz zu gelangen, ist jetzt gebahnt. Wir fürchten nichts als dafs, nach den gewöhnlichen Uebergängen unserer Zeit, von einem Extrem zum andern, die bisherige Langsamkeit mit der Uebereilung wechseln werde. Die manichfaltigen Motive, welche sowohl einzelne Uferstaaten als deren Commissäre hiezu veranlassen können, wenn sie mehr die Gegenwart als die weit wichtigere Zukunft, mehr die augenblicklichen, einseitigen Vortheile, als die allgemeinen nachtheiligen Folgen berechnen, lassen sich leicht finden. Sprach sich ja schon bei ihren Unterhandlungen über eine interimistische Instruktion nicht selten der Wunsch einzelner Commissäre aus, nur zu irgend einem Provisorium zu gelangen — hie und da vielleicht auch mit der geheimen Absicht, den

Glanz der Unterschrift einer Staats-Akte samt der gewöhnlichen diplomatischen Mitgabe sicher zu erringen. Was fehlt, pflegte man damals zu äussern, wird im Laufe der Zeit ergänzt oder verbessert werden. — Wie viel mehr mag nicht jetzt, nach einer weitem vierjährigen Probezeit der Geduld, das Streben nach schneller Vollendung allzulebhaft und dadurch grosser Schaden für einige Staaten veranlasst werden? — Hat man Jahrhunderte auf die faktische Schifffahrts-Freiheit gewartet, so kommt es gewiss nicht auf ein Jahr an, um zu dem vollständigen Besitze eines, vor Misbräuchen gesicherten und nicht durch neu erfundene Mittel erschwerten Gutes zu gelangen. Wir behaupten, dass Jahrzehnde vorübergehen können, ehe sich das gemeinsame Band, welches man jetzt zu viel fallen lassen will, wieder fester knüpft. Wir könnten auch leicht, wenn es uns hier nicht zu weit führen würde, zeigen, dass sich die Elbe und Rheinuferstaaten diesfalls im entgegengesetzten Verhältnisse befinden, und erstere daher eben so leicht vorwärts als letztere rückwärts schreiten werden.

Wo wir uns in dieser Schrift über den nachtheiligen Einfluss der Diplomatie auf die Konstruktion neuer Rheinschifffahrts-Einrichtungen unbefangen äusserten, hatten wir vorzüglich nur die kleinern Staaten vor Augen. Bei grössern, welchen die höhere Politik reelle Beschäftigungen giebt, und in welchen die zu Diplomaten gebildete Publizisten selten nach Ausdehnung ihres Wirkungs-Kreises auf ihnen fremdartige

Gebietstheile der Staatsverwaltung geizen, sind die Rheinschiffahrts-Angelegenheiten bis zum Abschluss des neuen Vertrages ohnehin nur durchlaufende Geschäfts-Nummern.

Das Gegentheil wird aber oft in kleinern Staaten sichtbar, weil es entweder an einem vollständigen Centralpunkte der Staats-Verwaltung fehlt, oder die Ministerien, welchen die Hauptrolle im Schiffahrts-wesen und Handel gebühret, abwarten müssen, bis sie von den auswärtigen Departements zur Hülffleistung eingeladen werden.

Möge das Jahr 1822 zu einem längst ersehnten, den Schiffer- und Handelsstand der Rheinuferstaaten ganz befriedigenden Ziele führen, und von allen Seiten die Wahrheit der Sentenz anerkannt werden, welche Murhard in seinen trefflichen allgemeinen politischen Annalen ausspricht: „Gemeinen Diplomaten sind Intriguen, Neckereien und Zwistigkeiten oft die Hauptsache.“ Der Geist der Geschäftsführung ächter Diplomatie ist Wahrheit und Recht.

S. *** und F. *** im Jänner 1822.

Die Verfasser.



E i n l e i t u n g.

So weit unsere Blicke in die Vorzeit reichen, wird obwohl unter verschiedenen Gesichtspunkten bemerklich, wie sehr man den Werth der grossen Handelsstrasse des Rheinstromes in allen Zeitperioden fühlte.

Die unbeschränkteste Freiheit der Rheinschifffahrt haben wohl die Bataver und Friesen genossen, ehe der Kampf der Römer mit den freien Deutschen begann. Dieser veranlasste bald Wassertransporte der Früchte und des Proviantes für die römischen Garnisonen an dem Rheinstrom. Friedlichere Zeiten erlaubten, diese Schifffahrt auf Handelsverbindungen, an welchen schon seit der Regierung der Antonine nächst fünfzig Städte in rheinischen Provinzen Antheil genommen hatten, auszudehnen.

Die Römer, an Handhabung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gewöhnt, begünstigten und erleichterten die Schifffahrt des Rheins. Sie zu regeln, schien in den 400 Jahren ihrer Beherrschung des linken Rheinufers allerdings ihre Absicht gewesen zu seyn. Es mußten sich damit eigene Schifffahrts-Präfecte beschäftigen, zugleich aber auch und vielleicht am meisten für richtige und zweckmässige Erhebung der Schifffahrts-Abgaben, die längst zum Systeme der römischen Finanz-Verwaltung gehörten, Bedacht nehmen,

Was selbst in folgenden aufgeklärtern Jahrhunderten den gleichförmigen Fortschritten der Rheinschiffahrt und damit des Handels im Wege stand — Theilung und zuletzt Zersplitterung der Rheinherrschaft — das fühlten schon die Römer als Hinderniß der Erreichung ihrer Zwecke. Nur Besitzer des linken Ufers, mußten sie alle Anordnungen auf ihre Häfen beschränken.

Der Zustand der Rheinschiffahrt unter ihrer Herrschaft, charakterisirt sich hauptsächlich durch die Begründung eines Rheinschiffahrts - Finanz - Systems.

Sobald die Franken nach Zertrümmerung des westlich-römischen Kaiserthums zur Herrschaft über beide Rheinufer gelangt waren, war zwar eine der größten Schwierigkeiten gegen Erzielung gleichförmiger Schiffahrts - Verhältnisse gehoben. Einige Gleichheit der Schiffahrts - Abgaben scheint auch entstanden zu seyn. Unter einer rohen Gesetzgebung konnten aber die Vortheile eines gleichförmigen Schiffahrts - Systems nie erzielt werden.

Der Rhein, später ganz deutscher Herrschaft unterworfen, ward unter den fränkischen Königen besonders Karl dem Großen mehr als einmal Gegenstand der innern Gesetzgebung. Dafs diese sich im Geiste der Zeit aussprach, kann nicht befremden. Weit mehr, dafs in folgenden Jahrhunderten Handel und Schiffahrt auf dem Rhein nicht bloß keine Vor - sondern nicht unbedeutende Rückschritte machten.

Der schwächliche Zustand der deutschen Monarchie unter den Regenten aus den fränkischen und schwäbischen Häusern, auf deren Hinwelken die Großen des Reichs ihre Macht - Ausdehnung berechneten, mußte auf die Lage der Rheinschiffahrt und des Handels nachtheilig einwirken. Die öffentliche

Unsicherheit auf den Land - wie auf den Wasserstraßen wehrte das Uebel. Stete Beschränkung der Schifffahrtsfreiheit und größte Zollwillkühr schien das Ziel der zur Landeshoheit emporgestiegenen Großen des Reichs zu seyn.

Der große rheinische Städtebund trat endlich dem durch überlastete Schifffahrt unvermeidlichen Ruine des Rheinhandels kraftvoll entgegen. Rudolph von Habsburg und König Albrecht unterstützten seine Bemühungen so zweckmässig, daß es wenigstens nicht mehr an Sicherheit, als erster Grundbedingung der Handelsblüthe auf und an dem Rheinstrom fehlen konnte.

Doch bald ging die Kraft des Städtebundes in der gesteigerten Macht einiger rheinischen Fürsten unter. Kurfürsten erhielten vorzugsweise das Recht des Besitzes der Rheinzölle und der Stiftung rheinischer dem Handel und der Schifffahrt gewidmeten Vereine. Aus ihren bekannten Zollkapiteln trat eine auf Minderung des Schifffahrts-Zwanges berechnete Gesetzgebung hervor. Alles aber nur Sammlung von Bruchstücken für die zuerst nach zwei Jahrhunderten entstandene Schifffahrts - Ordnung!

Der Charakter des gesetzlichen Zustandes der Rheinschifffahrt im Mittelalter spricht sich hauptsächlich in der Entstehung einer Rheinschifffahrts-Sicherheits-Polizei und der Stappel-Monopolen aus.

In der zweiten Hälfte des fünfzehnten und in dem sechszehnten Jahrhundert wurde das Stappelsystem — ursprünglich eine wohlthätige Anstalt, als lästiges Zwangsrecht in der weitesten Ausdehnung befestiget. Jeder rheinische Fürst suchte auf Kosten des Andern Vortheile zu ziehen. So ward unter dem merkantilisch - finanziellen Kampfe der

Einzelnen gegen die Einzelne das ursprüngliche Freiheits-System der Rheinschiffahrt immer mehr untergraben. Unter den Stappelstädten spielten Köln und Mainz die ersten Rollen. Letzterer Monopol schwang sich aber in der Mitte des siebenzehnten Jahrhunderts noch höher empor, indem es auch auf Schiffe anderer Ströme ausgedehnt wurde. Drohungen mit Repressalien, Versuche die Stappelstädte zu umgehen, Verwendungen gröfserer Fürsten, Abschlüsse wechselseitiger Verträge unter einzelnen Uferstaaten, und Klagen bei den Reichsgerichten, waren an der Tagesordnung. Während die Schiffahrtsfreiheit in den todten Buchstaben papierener Reichsgesetze glänzte, war sie auf dem Rheinstrom in der Ausübung nirgendwo sichtbar. Zoll-Vereine, Friedensschlüsse, kaiserliche Wahlkapitulationen, auch andere Reichsgesetze sprachen gar ernstlich von den Schiffen, die auf dem Rhein ungehindert auf- und abkommen sollen, während man sie nirgend wo weiter als bis zu Stappelstädten kommen liess.

Das siebenzehnte Jahrhundert zeichnete sich nicht durch Schiffahrts-Erleichterungen, sondern vielmehr durch willkührliche Abgaben - Erhöhungen aus. Die deutschen Kaiser mußten zwar recht fleissig versprechen, und beschwören, solchen Mißbräuchen zu steuern. Ihrem besten Willen fehlte es aber an Vollziehungs-Mitteln, sobald sich die gröfsern Fürsten den Gesetzen oder den kaiserlichen Geboten entziehen wollten. Selbst die etwas bedeutenden freien Reichsstädte handelten nach Belieben, wenn es ihren Vortheil galt, und kein mächtiger Nachbar sie mit Nachdruck hinderte. Ein auffallendes Beispiel gab unter mehreren andern die freie Reichsstadt Heilbronn, die ihren Mühlen und Fabriken zum

Vortheil den Neckar zubauete und damit zugleich ein erkünsteltes Stappel-Monopol errichtete.

Je mehr die deutschen Lande und Gebiete nach und nach zerstückelt wurden, desto mehr zerstückelte sich auch die Schifffahrtsfreiheit. Eine Einheit der Schifffahrts-Verhältnisse auf einem Strome stand mit der Uneinigkeit der vielen Strombesitzer in direktem Widerspruch. Wohl fühlte man das Uebel im achtzehnten Jahrhundert und suchte wenigstens durch Schifferzünfte gleichförmige Grundsätze in einigen wesentlichen Punkten zu eringen. Hie und da gelang es auch, besonders in den Fällen, wo der fürstliche Kammerbeutel nicht nur Nichts verlor, sondern vielmehr ohne Geistesbemühung seiner Wächter, der dort wie jetzt thätigen Plusmacher, manches zu hoffen hatte.

In der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts ging mit den oft nur zu gewaltsam durchgebrochenen Lichtstrahlen des Zeitgeistes zu gleicher Zeit auch in der Meinung von den wahren Bedürfnissen der Rheinschifffahrt ein neues Licht auf. Man fühlte die nachtheiligen Folgen der vielen, oft aufeinander gedrängten Rheinzoll-Erhebungs-Aemter, der gesetzlichen Willkühr ihrer meistens auf Akzidenzien verwiesenen Beamten, der unrichtigen Erhebungs-Art der Zölle, der Vernachlässigung des Strombettes und der Leinpfade, den Mangel einer allgemeinen Fluß-Polizei und einer zu ihrer Handhabung geeigneten Centralbehörde.

Dem neunzehnten Jahrhunderte blieb vorbehalten, das zu realisiren, was die öffentliche Meinung für Handel und Schifffahrt auf einem der wichtigsten Ströme Deutschlands als wohlthätig anerkannt und wovon schon dessen ältere civilisirte Bewohner eine,

vielleicht nicht geordnete, aber doch im Wesentlichen richtige Idee hatten. Von Frankreich ging, wie bei so vielen andern neuen, grossentheils dem Kulturgrade angemessenen Reformen der Lichtpunkt aus. Die französischen Gesandten forderten auf dem Rastadter Friedens-Kongresse gänzliche Zollfreiheit des Rheins. Wer sollte aber, um dieser Forderung zu entsprechen, den kostbaren Uferbau des Rheins unterhalten, wer die Entschädigungen für die Gläubiger der verhypothezirten Zölle aufbringen? Man setzte dieser liberalen aber nicht auf die damaligen Kräfte der ohnehin erschöpften Rhein-Ufer-Staaten berechneten Forderung eine vielleicht absichtlich gesuchte Gegenforderung gegen über, wähnend, daß diese vielleicht ihrer Grösse wegen das Ganze beseitigen könne. Doch als die deutsche Gegenforderung, überall freie Schifffahrt auf dem Rhein bis zu seinem Ausflusse herzustellen und alle Stappelrechte nebst dem Schiffer-Zunft-Zwang aufzuheben, französischer Seits unerwartet und unbedingt zugestanden wurde, bewilligte man die Aufhebung aller Rheinzölle binnen einer Frist von zwei Jahren. Wären nicht die Rastadter Friedens-Unterhandlungen bald hierauf unterbrochen worden, so würde sich damals für die Rheinschifffahrt eine Idee realisirt haben, die viel weiter ging, als man sie in der Vor- und Nachzeit jemals verfolgte. Ob zum Vortheil oder zum Nachtheil des rheinischen Handels, liegt bei diesen historischen Erinnerungen ausser dem Zwecke der Vörterung.

Nicht so weit in finanzieller, aber viel weiter in polizeilicher Hinsicht ging der bald hiernach aufgetretene Kaiser der Franzosen, um die Aufgabe zu lösen, wie ein Fluß, dessen Eigenthum getheilt ist, nach ganz festen, vollständigen und gleich-

förmigen Grundsätzen allgemein behandelt werden könne. Es musste ein Napoleon seyn, um in sehr kurzer Zeit dem vielköpfigen deutschen Reiche gegenüber ein solches System aufzuführen, dessen Grundlage entschiedene Vorzüge vor allem hat, was je für Deutschlands Ströme versucht oder ausgeführt wurde.

Die Oktroi-Convention vom Jahr 1804 seit sechszehn Jahren und jetzt noch geltend, geschlossen zwischen dem damaligen Kaiser der Franzosen und dem vom weiland deutschen Reiche bevollmächtigten Kurierzkanzler ist, allgemein bekannt. Ihre charakteristische Vorzüge sind, daß seitdem der Rhein von Strasburg bis an die holländische Gränze im Bezug auf den Handel, als ein den Uferstaaten gemeinschaftlicher Fluß angesehen wird, eine gesetzlich vorgeschriebene Gebühren-Erhebung für die Schifffahrt besteht, die nirgendwo überschritten werden darf, daß alle Polizei-Maasregeln allgemein und gleichförmig sind, auch die Administration in allen Theilen so wie die Ausübung der Gerichtsbarkeit über Schifffahrts-Streitigkeiten nur solchen Behörden überlassen ist, die unabhängig von allen Lokal-Obrigkeiten lediglich der Gemeinschaft der Rheinuferstaaten verpflichtet sind. Von dieser Zeit an konnte kein einzelner Landesherr in irgend einen Zweig der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten eingreifen. Nur was Frankreich, und das deutsche Reich in diesem Vertrage verabredet hatten, galt als gesetzliche Norm. Bedurfte die Rheinschifffahrt fernerer erläuternder oder ergänzender Vorschriften, so konnten sie nur diese beiden Reiche mit wechselseitiger Einwilligung geben.

Wäre Napoleon bei dem Entwurfe des Vertrags der liberalen, zu Rastadt ausgesprochenen

Absicht der französischen Republik gefolgt, allen Stappel- und Schiffer-Zunftzwang aufzuheben und ganz gleiche Rechte des linken wie des rechten Rheinuferers auszusprechen, so würde er in allen Haupttheilen jeden Wunsch befriediget haben. Allein das Streben, Frankreichs Schifffahrt und Handel auf Kosten anderer Staaten zu heben, liefs ihn den mainzer und köllner Stappel nur etwas erleichtern und dagegen den Schiffer-Zunftzwang zur Befestigung dieser beibehaltenen Monopolen verstärken. Hie und da wurde auch in den Vertrag selbst die Möglichkeit gelegt, bei Schifffahrts-Vorschriften und deren Erklärung das linke Rheinufer vor dem rechten begünstigen zu können. Dafs die französischen Behörden jede Gelegenheit dieser Art zu vortheilhaften Eingriffen benutzten, war weniger auffallend, als dafs die damalige Rheinschifffahrts-Behörde oft nicht Kraft und Muth genug zeigte, ihrem eigennützigen Streben wirksam entgegen zu treten. So verlor der Oktroi-Vertrag im Laufe der französischen Diktatur manches seiner ursprünglichen Vorzüge, besonders von der Zeit an, wo der ehemalige Kurierzkanzler seinen halben Antheil der Rhein-Oktroi-Revenüen an Frankreich abtrat, und so für sein Interesse befriediget die oberste Aufsicht der Verwaltung des Rheins dem französischen Gouvernement fast allein überliefs. *)

*) De mortuis nil nisi bene. Da aber gewisse Leute auf Dalbergs Grab noch immer nichts als Blumen des höchsten Wohlgeruches streuen, so darf die Geschichte — das kompetente Todtengericht — nicht übersehen, dafs ihm Deutschlands Wohl, wenn er Napoleon gegenüberstand, wenig am Herzen lag. Unter die Vernachlässigungen dessen Interesse, für das er durch seinen persönlichen Einflufs auf ihn, gar manches hätte wirken können, gehört auch die seit dem Jahr 1810

Doch ist und bleibt der Oktroi-Vertrag vom Jahre 1804 rein angewendet stets ein Muster für alle Schifffahrts-Administrationen grosser Flüsse. Er begründete die glänzendste Epoche der Rheinschiffahrt und des Handels in allen Jahrhunderten ihrer Dauer. Dafs man die Früchte seiner Saat nicht in gröfserm Ertrag ärndten konnte, lag früher in der Schöpfung des bekannten Continental-Systems und später in der Restauration des holländischen Reiches, dessen merkantilische Politik die Reinigung der Oktroi Convention von ihren Schlacken in der Anwendung nur so weit zugab, als sie seinem sich isolirenden Interesse förderlich war.

Napoleons Sturz durch die allirten Mächte veranlafste eine neue staatsrechtliche Schöpfung für den europäischen Continent überhaupt und Deutschland insbesondere. Auch die Anordnung der künftigen Schifffahrts-Verhältnisse auf getheilten Flüssen war ein wichtiges Glied in der neu herzustellenden Kette der Staats-Gegenstände. Wie damals so manche grofse Idee unter dem Jubel der interessirten Völker ausgesprochen und von diesen als die Grundlage eines anbrechenden goldenen Zeitalters betrachtet wurde, so erfolgte auch zur allgemeinen Freude der höchst liberale Grundsatz des Pariser-Friedens, dafs die, Jahrhunderte lang nur in Dokumenten bewahrte Schifffahrts-Freiheit auf Deutschlands gemeinschaftlichen Flüssen sichtbar werden solle.

„Um den Verkehr der Völker, hiefs es in dem 5ten Artikel dieses Friedensschlusses — unter sich zu erleichtern und sich unter einander immer

eingetretene Gleichgültigkeit gegen alle Schifffahrts-Angelegenheiten des rechten Rheinufers.

mehr das Fremde zu benehmen, sollen die wegen der Schifffahrt des Rheins genommene Verfügungen auch auf die übrigen Flüsse, welche verschiedene Staaten durchströmen, ausgedehnt werden. ”

Den wiener Kongressverhandlungen blieb die Entwicklung des Freiheits-Grundsatzes, so wohl in Hinsicht des Rheins als aller übrigen Flüsse vorbehalten. Beim Beginnen des Congresses war noch unbekannt, ob nur die Gesandten der alliirten Mächte diese Arbeit unternehmen, oder ob alle betheiligten Staaten dabei mitwirken werden; doch liefs sich nach anerkannter Souveränität der deutschen Rheinfürsten das letztere allerdings erwarten. Wirklich wurden auch am 4ten Februar des Jahres 1815 von der zur Ausführung des 5ten Artikels des Pariser-Friedens angeordneten Commission, (aus den Gesandten Oesterreichs, Englands, Frankreichs, und Preussens bestehend) Holland, Bayern, Baden, Hessendarmstadt und Nassau eingeladen, an den Konferenzen für die Freiheit der Flussschifffahrt Antheil zu nehmen. — Eines gleichfalls nicht unbedeutenden Betheiligten, der Schweiz, dessen Canton Basel unter die Mitbesitzer der Rheinufer gehört, war bei dieser Einladung weder gedacht noch in der Folge, dessen Mitwirkung in Anspruch genommen.

Nur einige Blicke auf den Gang und die Resultate dieses Theils der allgemeinen wiener Kongress-Verhandlungen, um sich die nachgefolgte Ereignisse leichter erklären zu können.

Die nautisch - merkantilische Politik ist ohne Zweifel der Diplomatie eben so fremd, als die praktische Kenntnifs der seit dem Jahre 1804 ganz eigends gestalteten Administration der Rheinschifffahrt.

Entweder mußten also die Gesandte der verschiedenen Staaten, welche das wichtige Werk einer Rheinschiffahrts-Convention unternahmen, die bisherige Gestaltung der Verhältnisse mit allen ihren Mängeln genau selbst kennen, oder sie mußten sich wie bei allen Gegenständen eigener Art, des Rathes erfahrener Sachverständigen bedienen. Das Gebäude der Administration konnte in allen seinen innern Verhältnissen nur dem französischen Gouvernement und den zuletzt fast ganz von ihm abhängigen Schiffahrts-Central-Beamten bekannt seyn. Man hätte also um so mehr erwarten dürfen, daß einige partheylose und nur die Güte der Sache erwägende Rheinschiffahrts-Beamten dieser Congress-Commission zur Aufklärung und Berathung beigegeben würden, als der in jeder Hinsicht ausgezeichnete damalige General-Commissär der alliirten Mächte, Graf Solms Laubach nach Uebnahme der obersten Administration schon manche Schattenseiten der Central-Haushaltung in der Rheinschiffahrts-Partie entdeckt hatte. Deputationen erschienen zwar zur Wortführung für und gegen die Stappeligerechtigkeiten der Städte Mainz und Köln. Vergebens blickte man aber nach Männern, die alle verwickelten Rheinschiffahrts-Verhältnissen vielseitig und unpartheyisch in jeder Beziehung zu entwickeln Kraft und Willen hätten. Der holländische Gesandte, der wohl am ersten der praktischen Rathgeber entbehren konnte, war es, der gleich in der ersten Sitzung der Congress-Commission den begreiflich willkommenen Vorschlag machte, den ehemaligen Rhein-Oktroi-General-Direktor Eichhof, der im Augenblicke zu Wien anwesend war, über einzelne Artikel der vorgelegten Entwürfe zu Bestimmungen über die Schiffahrt auf den großen Flüssen zu vernehmen.

Der eine Entwurf war aus der Feder des königlich französischen — der andere aus der des königlich preussischen Gesandten geflossen. Wären beide vor dem Beginnen des Wiener-Kongresses den betheiligten Höfen mitgetheilt worden, so hätten ihre Bevollmächtigte nach erhobenen Gutachten der erfahrensten Geschäftsmänner in den Schiffahrts- und Handelsverhältnissen ihrer Staaten vollständig instruiert an den Verhandlungen Antheil nehmen können. So aber mußten sie sich auf allgemeine Gesichtspunkte beschränken, ohne die einander entgegenstehende besondere Interessen bei der schnellen Folgenreihe der Konferenzen in eine solche Erwägung ziehen zu können, wie sie nur die genaueste Kenntniss aller Details möglich macht. Das gewöhnliche diplomatische Hülfsmittel der Instruktions-Einholung und damit des Zeitgewinns für genauere Prüfung von Seite eingeweihterer Sachverständigen fiel bei der persönlichen Anwesenheit der hohen Souveräne und dem raschen Gange der Unterhandlungen von selbst hinweg.

Doch auch diese Umstände hätten in der Folge weniger nachtheiligen Einfluß äussern können, wenn sich das Thema der abzuschliessenden Convention lediglich auf einige ganz allgemeine, unmittelbar aus dem 5ten Artikel des Pariser-Friedens hervorgehende Prinzipien beschränkt hätte. So schien auch ursprünglich die Absicht gewesen zu seyn. Allein der niederländische Gesandte trug schon in der zweiten Konferenz auf spezielle Anwendung der aufzustellenden Grundsätze an, was das Thema des Vertrags unendlich erweitern und die künftige Central-Commission auf den Standpunkt einer blossen exekutiven Behörde stellen mußte, ohne ihr zugleich den Weg der Entscheidung ihrer Zweifel bei der Art des Vollzugs, oder der Erklärung zweifelhafter

Stellen des Vertrags anzugeben. Die niederländische wohlberechnete Politik fand keine Opposition. Es gelang ihr auf diesem Wege, sich allen Rheinuferstaaten gegenüber in die vortheilhafteste Lage zu setzen. Glücklicherweise liefs die Redaktion des Vertrags doch einen geeigneten Spielraum, Holland den schnellen Genufs der gewonnenen Vorthelle zu erschweren, oder ihn wenigstens zum Theil bis zu dem Zeitpunkte auszusetzen, wo man über die Herstellung eines Gleichgewichtes in Vorthellen und Lasten unterhandeln konnte. Die Wahrheit dieser Ansichten hat der Erfolg gezeigt. Unsere Leser werden sich auch gleich selbst überzeugen können.

Der erste und wichtigste Artikel des Vertrags-Entwurfs, — Schifffahrtsfreiheit, aber nur „jusqu'à la mer“ — gieng ohne Anstand durch. Holland hatte damit, wenn es sich an den Buchstaben hielt: (was bisher auch unausgesetzt geschehen ist) die Hauptsache gewonnen. Ohne tiefe nautisch-merkantilische Kenntnisse zu haben, mufs dieser Gewinn jedem einleuchten, der auf seine geographische und Handels Verhältnisse einen festen Blick wirft. Als Zwischenhändler hält es allein den Markt mit allen Waaren, die sich zum Rheinhandel eignen und über der See geholt werden müssen. Hangt es von ihm ab, die Fahrt in die See und aus derselben für die wichtigsten Gegenstände wo nicht ganz zu untersagen, doch so mit Abgaben zu erschweren, dafs die Fahrt über die Flußgränze nicht ohne Schaden gemacht wird, so haben die Rheinuferstaaten durch den Art. 1. keinen andern Vortheil, als den einer etwas weitem Fahrt auf dem Strome selbst. Für Preussen, den bedeutendsten unter ihnen, fällt aber auch selbst dieser hinweg, weil es in der Natur der Sache liegt, dafs so lange die holländischen Schiffer ihre Gränze überschreiten,

Das Gleiche auch den Preussischen zustehet. Erwägt man! den Gewinn für Holland wenn es seine über die See bezogenen Güter nicht nur ausschliesslich an die übrige Rheinuferstaaten absetzen, sondern sie ihnen überdiess vermöge des Genusses vollkommener Schifffahrts - Freiheit auf dem Strome direkt zuführen und mit den äussersten Gränzpunkten desselben in unmittelbare Schifffahrts- und Handels-Verbindungen treten kann, so ist die Ungleichheit der Vorthelle, die der Buchstabe des Wiener-Vertrags aussprach, sichtbar. Noch auffallender wird das Holland eingeräumte Uebergewicht demjenigen, der seiner Schiffer und Handelsleute reichhaltige Mittel kennt, um in einem ganz kurzen Zeitraum den Rheinstrom mit ihren Schiffen zu bedecken und die Industrie der übrigen Rheinländer zu lähmen. Schifffahrts-Freiheit ist für den Handel ein leeres Wort, wenn ein einziger Staat die Gewalt hat, alle Concurrenz zu dem grossen und ursprünglichen Markte auszuschliessen, folglich sich selbst das Handels-Monopol zu sichern. Diesem muß von den zinsbaren Staaten ein Schifffahrts-Monopol entgegen gestellt werden, und wenigstens die Vorthelle direkter Zufuhr und direkten Absatzes im Repressalien-Wege zu erschweren. Der Art. 1. des Vertrags konnte also nach seinem Buchstaben nur wohlthätig werden, wenn Holland von der Vertragsgemeinschaft ausgeschlossen blieb. Verderblich war er, sobald man seine Rechte fallen liefs, um das holländische Monopol in erhöhter Kraft hervortreten zu lassen. Preussen gebührt die Ehre, bald nach dem Kongresse den Geist der Wiener-Convention gegen den Buchstaben geltend gemacht und Holland von dem beabsichtigten Ziele entfernt zu haben, obwohl die meisten Rhein-

Uferstaaten ihr eigenes Interesse verkennend, dessen Parthey ergriffen. *)

Die wichtigsten Gegenstände, Vertheilung des Tarifs, der Erhebungs - Aemter, gleichförmige Organisation der holländischen Rheinschiffahrt u. s. w. wurden nach Art. 27. des Wiener-Vertrags dem definitiven Reglement vorbehalten, während man vor dessen Eintritt nach Art. 19. buchstäblich genommen, Holland den Mitgenuss an voller Freiheit von allen Umschlagsrechten zugestand. Das Einzige und Höchste, was es auf den übrigen Theilen des Rheins für sein Interesse suchen konnte, wurde ihm also ohne Gegengewicht in der Waagschaale zugestanden. Eine interimistische Instruktion sollte diesen Gewinn garantiren, und doch war nach Art. 32. Holland gleich jedem andern Uferstaate berechtigt, die Sanktion eines definitiven Reglements zu verweigern, folglich sich im Besitze der größern Vortheile nach Belieben zu erhalten, ohne für seinen Stromtheil beschränkende Bestimmungen, durch eine gleichförmige Gestaltung dessen Verhältnisse, übernehmen zu müssen. Ist es wohl ein gleichseitiger

*) Herr Eichhof versuchte in seiner die Herabwürdigung der Central-Commission bezweckenden Pragmatischen Darstellung ihrer Verhandlungen (1819) die Vortheile zu schildern, welche aus dem Vereine mit Holland fließen sollen, wenn er sich nur auf freie Flussschiffahrt beschränkt. Die ganze dargestellte Summe derselben reduzirt sich auf den einzigen Satz, daß man für Schiffahrt und Handel keine größere Lasten als auf den übrigen Theilen des Rheinstromes zu besorgen habe. Dazu nöthigt aber Holland sein eigenes Handelsinteresse, wenn es Concurrenz mit andern Wasserstraßen halten will, die theils schon bestehen, theils noch in ihrer Verbindung hergestellt werden.

Vertrag zu nennen, wenn man einem Staate Alles, was er sucht, zuerst einräumt, und dann mit ihm unterhandeln will, was er dagegen zu leisten hat? Kein die Verhältnisse klar durchschauender Sachverständiger wird bezweifeln, daß Holland seine in der Fluth der Wiener-Verhandlungen errungenen Vortheile bei Erlangung einer interimistischen Instruktion wohl benutzt haben, und nach erworbener voller Theilnahme an der freien Flussschiffahrt mit seinen Gegenleistungen im definitiven Reglement so sparsam wie möglich gewesen seyn würde. Das Ziel durch letzteres möglichst bald herbeizuführen, mußte Preussens und der übrigen Rheinuferstaaten politischer Gesichtspunkt, — es zu entfernen und in einer interimistischen Instruktion den höchsten Wunsch, die Stapelfreiheit, auf lange Zeit ohne Aequivalent zu erreichen, Hollands politischer Gesichtspunkt seyn. In dem Geiste und der Absicht der ausgezeichneten Staatsmänner, welche die Wiener-Convention unterhandelten, konnte gewiß nicht liegen, sich von der Feinheit des niederländischen Gesandten in dieses Verhältniß führen zu lassen. Aber aus dem todten Buchstaben war der holländische Anspruch zu schöpfen, und mehrere Rheinuferstaaten haben ihn wirklich verfolgen helfen. Er hatte um so mehr für sich, als der Art. 19. von unbedingter alsbaldiger Aufhebung des Stappels und Art. 31. von Bezeichnung derjenigen Artikel der Oktroi-Convention spricht, welche bereits als aufgehoben anzusehen seyen. Zur logischen und gramatischen Auslegung öffnete also auch dieser Punkt des Wiener-Staaten-Vertrags ein offenes Feld, ohne den Schiedsrichter zur Seite zu stellen, der dem ungleichen Kampfe, einer Seits nur für Gewinn, anderer Seite für Sicherung vor Verlust, ein Ende machen könne.

Der Artikel 6 des Vertrags eignete jedem Rhein-
uferstaate die Erhebung der Gebühren für seine Rech-
nung und durch seine Beamten zu, indem die Totalität
derselben auf die Ausdehnung der Uferbesitzungen der
verschiedenen Uferstaaten vertheilt werde. Wann aber
die Gemeinschaft der Erhebung aufhören und dagegen
die partielle eintreten soll, blieb im Vergleiche mit dem
Art. 31 eben so leicht manchen Zweifeln ausgesetzt,
als unbestimmt die Auflösung der Frage: bis zu welcher
Grenzlinie die Rheinschifffahrtsbeamte als gemein-
schaftliche oder als privative Beamten eines jeden
Staates anzusehen sind. — Einen herrlichen Tummel-
platz gab ferner der Art. 17. über die Gültigkeit der
Stimmenmehrheit, die zwar als Regel bestehen, aber
doch keinen Staat verbinden sollte, wenn dessen
Commissär zur Entscheidung der Central-Commission
nicht eingewilliget habe.

Diese Beispiele mögen genügen, um einzusehen,
dafs der wiener Vertrag nicht leicht auszuführen war,
und Stoffe in Menge zu buchstäblichen wie zu
logischen Auslegungen darbot, je nachdem sie die
Interessenten in der einen oder der andern Art brau-
chen konnten. Hiezu kam noch die Redaktion des
Vertrags in französischer Sprache, die sich bei ihrer
Armuth in Worten und Ausdrücken wohl zu rein
diplomatischen Verhandlungen, aber nicht zu
einem der strengsten Deutlichkeit und Präzision be-
dürfenden, die Normen einer Administration enthalten-
den Vertrage eignet. Wir sind weit entfernt, durch
diese Bemerkungen das grofse Verdienst der Staats-
männer, welche mit dem regsten Eifer an der Schöp-
fung der wiener Convention Antheil nahmen in Schatten
stellen zu wollen. Wir sind aber auch der Wahrheit
schuldig, Mängel einer wichtigen Urkunde, die der
Geschichte angehört, mit bescheidener Freimüthigkeit

bemerklich zu machen, wenn sie Folgen hatten, die das Publikum lange und zum Theil jetzt noch, der in vieler Hinsicht an der Zögerung unschuldigen Central-Commission zuschreibt.

Als Vertrag war die wiener Akte in vielen Punkten zu unbestimmt — als Instruktion für die künftige Rheinschiffahrts-Central-Commission zu unvollständig und als Grundlage einer künftigen Schiffahrtsgesetzgebung theils zu weit theils zu enge. Es war zwar eine scharfsinnige und unter manchen Beziehungen eine ächt diplomatische, aber auch zugleich eine zu wenig vorbereitete, zu schnell berathene und bei dem besten Willen, nicht auf der Kapelle praktischer Erfahrungen gereinigte Arbeit. Man schien dieß zu Wien selbst zu fühlen. Aus diesem Grunde mag der künftigen Central-Commission im Schlufsartikel mit grofser Klugheit zur Pflicht gemacht worden seyn, alles das, was die Convention von 1804 Gutes und Nützliches enthalte, in der künftigen definitiven Verordnung für die Rheinschiffahrt beizubehalten.

Herr Eichhof, der einzige zu Wien anwesende aller Rheinschiffahrts-Beamten, ward, zur Belohnung seines allseitig mit schlauer Berechnung ertheilten Rathes und seiner Fertigkeit des Schrittschuhes auf diplomatischem Glatteis, mit dem Auftrage beehrt, den Entwurf eines künftigen definitiven Reglements vorzubereiten. Herr Graf von Solms-Laubach sollte ihm zu diesem Zwecke noch zwei andere erfahrene Rheinschiffahrts-Beamte beiordnen.

Keinen Würdigeren hätte diese Wahl treffen können, als den in dem Rheinschiffahrtswesen sehr erfahrenen, wissenschaftlich gebildeten und in Hinsicht seines Charakters wie seiner Kenntnisse allgemein geschätzten Oberst Gergens. Ihm zur Seite stand der

talentvolle, und wenn auch minder erfahrene, doch mit Scharfsinn und Geradheit das Gute und das Mangelhafte erkennende jetzige königlich-preussische Regierungs-Rath von Auer. Eine Commission aus zwei so selbstständigen den Werth einer Sache rücksichtslos beurtheilenden Männern schien aber nicht dem Wunsche des ehemaligen General-Direktors Eichhof zu entsprechen. Bald traten an die Stelle ruhiger Berathungen in den Sitzungen dieser Commission, leidenschaftliche Aeusserungen, und so ward der schöne Zweck, den Gergens und v. Auer mit dem reinsten Eifer für die gute Sache verfolgten, ganz verfehlt.

General-Direktor Eichhof nicht geneigt, den Werth fremder Meinungen ruhig zu prüfen, trennte sich von der Commission mit der Erklärung an Herrn Grafen von Solms-Laubach, seinen Entwurf eines definitiven Reglements der Central-Commission sobald sie versammelt sei, unmittelbar übergeben zu wollen, wodurch sich diese Special-Commission ohne kollegialische Resultate von selbst auflöste. Gergens allzufrüher Tod und v. Auers Uebertritt in die preussischen Dienste begünstigten die mit dieser Trennung wahrscheinlich verbundene Absicht des Herrn Eichhof, zu Mainz wie zu Wien als einziger Rathgeber den Schöpfern eines neuen Baues zur Seite zu stehen. *)

*) Wer das Commissions-Protokoll und die in den Berichten an Herrn Grafen Solms-Laubach enthaltene vielleicht hie und da zu starke Aeusserungen über Herrn Eichhof kennt, wird unsere Vermuthung ganz begründet finden. Wir enthalten uns aber aller Belege, da wir Personalitäten, wenn sie auch zum Theil richtig zu seyn scheinen, nie und am wenigsten dem grossen Publikum entschleyern, so lange sich die historischen Verhältnisse eines Gegenstandes ohne deren Mittheilung entwickeln lassen.

Am 1. Juny 1815 sollte sich die Central-Commission für die Rheinschiffahrt konstituiren. Ein ganzes Jahr später, am 15. August 1816 hielt sie ihre erste Sitzung.

Wie sehr es bei einer Commission dieser Art auf die richtige Auswahl des Personals ankam, mußte jeder fühlen, der den ihr dem Wiener-Vertrage vorgezeichneten Wirkungskreis genauer untersuchte. Erschwert ward die Auswahl durch die Bestimmung, daß die Verhandlungen in französischer Sprache geführt werden sollen, obwohl mit fünf deutschen Rheinuferstaaten nur zwei fremde — Frankreich und Holland konkurirten. Dieser besondere Umstand, und die Meinung, daß eine der Form nach diplomatische Commission auch aus Diplomaten bestehen müsse, mag bei einigen Staaten, denen es wirklich nicht an Geschäftsmännern in diesem Fache fehlte, die Personal-Bestimmung erklären. Daß mehrere der aufgetretenen Bevollmächtigten, den Rheinschiffahrts- und Handels-Verhältnissen fremd waren, ist eben so gewiß, als rühmlich die Bescheidenheit, mit welcher sie nach näherer Kenntniß strebten. Aus dieser Veranlassung ward in den vorbereitenden Privatversammlungen mehrerer Commissäre, der ehemalige General-Direktor Eichhof der Central-Punkt des Lichts, und nur Bayerns, Nassau's und Preussens Commissäre liessen sich auf anderm Wege erleuchten.

Preussen, Hessen und Baden waren damals und sind jetzt noch im Besitze des wichtigsten Theils der Handelsschiffahrt auf dem sogenannten konventionellen Rhein, d. h. dem Theile desselben, dessen Schiffahrt von Strasburg bis an Hollands Gränze nach dem Vertrage von 1804 geregelt ist. Ihre Bevollmächtigte umschlang das natürliche Band gleichartigen Interesse's. Frankreich, Bayern und Nassau hatten Nichts zu verlieren, wohl aber bei jeder Aenderung des Systems

mehr oder mindere Hoffnung des Gewinns. Holland mußte isolirt stehen; denn bis zur Fassung eines definitiven Reglements war das Uebergewicht seiner Vortheile schon zu Wien entschieden.

In ganz anderer Art, als die nautisch-merkantilische Politik den Weg zeigte, gestaltete sich nach kurzer Zeit in der ersten *) Epoche, die wir zur Unterscheidung die Unterhandelnde nennen, der persönliche Verband der Commissäre nach fremdartigen politischen Rücksichten. Holland, Frankreich, Nassau und Baden **) zeigten sich auf einer — Preussen und später Hessen auf der andern Seite. Bayern, die geheime Einwirkung eines Dritten auf die erstere Parthei wohl erkennend, aber auch seinem Interesse nach, nicht zu einem Verbande mit der Andern geneigt, hielt sich in der Mitte und trat nach Umständen auf die eine oder andere Seite. In dieser Stellung arbeiteten die Bevollmächtigten anderthalb Jahre an einer interimistischen Instruktion, welche nach Art. 31 des Wiener-Vertrags bis zur Erscheinung und Genehmigung einer definitiven Verordnung für die Rheinschiffahrt den Vertrag von 1804

*) In der ersten Epoche waren als Commissäre anwesend: Für Baden: Hr. geheime Legationsrath von Müssig. Bayern: Hr. geheimer Hofrath von Nau. Frankreich: Hr. Hirsinger. Hessen: Hr. Legationsrath Pietsch. Holland: Hr. Rath Bourcourd. Nassau: Hr. geheimer Domänen-Rath Rössler. Preussen: Hr. Präsident Jacobi.

**) Wie der damalige badische Commissär, geheimer Legationsrath v. Müssig zur Theilnahme an diesem Verbande kam, läßt sich, wenn man die personellen Verhältnisse nicht kennt, schwer erklären. Kaum ist zu denken, daß das badische Gouvernement verkannt haben sollte, wie sehr Preussens Zweck seiner nautisch-merkantilischen Politik entsprechen müsse, wenn es auch die gewählten Mittel schwerlich billigen konnte.

zur einsweiligen Richtschnur geben sollte, jedoch mit Bezeichnung derjenigen Artikel, die bereits durch die wiener Convention aufgehoben waren, oder durch andere Vorschriften gleich ersetzt werden mußten. Der natürlichste Gang wäre allerdings gewesen, sich untereinander vorerst darüber zu einigen, welche Gegenstände in die interimistische Instruktion und welche in das definitive Reglement gehören. Ob aber diese Vereinigung bei den ganz entgegengesetzten Ansichten besonders über frühere oder spätere Aufhebung des Stappels wirklich zu Stande gekommen wäre, ist eine andere Frage, die sich mit gröfserer Wahrscheinlichkeit verneinen als bejaen läßt.

Sieben Entwürfe einer interimistischen Instruktion und einer eines Polizei-Reglements kamen in dem Laufe von 13 Monaten *) zur Berathung. Jeder derselben auf den der ehemalige General-Direktor Eichhof keinen direkten oder indirekten Einfluß hatte, war nach anderen dem Staats-Interesse des Verfassers angemessenen Gesichtspunkten bearbeitet. Keiner konnte allgemeinen Beifall finden obwohl man zuletzt ohne Rücksicht auf einen schon vorliegenden Staaten-Vertrag, zu wechselseitigen diplomatischen Vergleichs-Versuchen überging. **)

*) Vom 15. Aug. 1816 bis 7. Jänner 1818.

**) Ueberhaupt war es für den Fortgang der Central-Commissionsgeschäfte nachtheilig, daß man die Commissäre in der Wienerakte zu diplomatischen Agenten stempelte, die Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten, diesen ihnen ganz fremden Gegenstand, der nur zuletzt der Form wegen zu ihrer Theilnahme geeignet war, großentheils an sich zogen, dadurch unendliche Verzögerungen herbeiführten, einige sich in der Loslassung diplomatischer Wasserkünste gefielen, ihre

Der siebente, von den drei obersten Rheinschiffahrts-Beamten ausgearbeitet, ward endlich von Baden, Frankreich, Hessen, und Nassau unbedingt angenommen — nicht seiner allgemein genügenden Bestimmungen wegen, sondern wie uns scheint, mehr aus Ermüdung und Streben endlich zu irgend einem Resultate zu gelangen. Der bayrische Commissär: Herr Geheimer Hofrath v. Nau ein Gelehrter *) (der bald im Schiffahrtswesen die Routiniers überflügelte hatte) nannte diese aus ungleichartigen Elementen hervorgegangene Arbeit einen Uebergang zur vollen Freiheit für den Handel und die Schiffahrt. Wir können sie nur als ein Labyrinth ansehen in welchem neue Diskussionen hätten entstehen, und das Verwickelte noch verwikelter machen müssen. Dies war um so bedenklicher, als es schon ganz das Ansehen hatte, daß man sich mit einem solchen Interimistikum begnügen und statt eines definitiven, einen provisorischen Zustand nach deutscher Sitte verewigen wolle, der keinem Zweige der National-Oekonomie schädlicher werden kann, als dem der Schiffahrt und des Handels.

Glücklicherweise hatte der holländische Bevollmächtigte den Muth nicht, eine für seinen Staat mehr

Instruktionen, wie in der rein politischen Sphäre auf Schrauben stellten, und mehr Werth auf Aalartige Handlungen als gründliche Arbeiten ihrer Commissäre legten. Für tüchtige Organisatoren der Rheinschiffahrt ist die ganze Diplomatie sehr entbehrlich.

*) Wir unterscheiden Stubengelehrte und gelehrte Geschäftsmänner. Erstere taugen nur auf den Lehrstuhl und in die ideale Schriftstellerwelt. Letztere werden sich in jeder Staatsverwaltung am meisten auszeichnen, eben deswegen auch von dem großen Haufen der mechanischen Praktiker, deren Geist ohne Aktenhülfe wie ein caput mortuum ist, stets verfolgt werden.

als für alle übrige Rheinuferstaaten an und für sich vortheilhafte Instruktion unbedingt anzunehmen. Er trug vielmehr in einer Note vom 6. Febr. 1818 auf mehrere Abänderungen an, weil die Arbeit vieles enthalte, was zum definitiven Reglement gehöre. Kenner mußten wohl bemerken, daß Holland nur nach langer Dauer eines für es vortheilhaften eigentlichen interimistischen Zustandes strebe. — Preussen benutzte mit der ihm eigenen Gewandtheit auf der Stelle Hollands Zögerung. Der preussische Commissär erklärte daher in der folgenden Sitzung, daß diese Weigerung die Lage der Dinge verändere, sodann in der Sitzung vom 27. Februar 1818: „daß sein Hof die interimistische Instruktion nicht genehmige, ihn vielmehr angewiesen habe, straks auf das Ziel loszugehen und ohne Zeitverlust die Abfassung des definitiven Reglements in Antrag zu bringen.“

Sich darauf einzulassen, wurde von keiner Seite Lust gezeigt, was damals um so natürlicher war, als die königlich-preussische Regierung erklärte, daß ihr Bevollmächtigter, der zu allen Versuchen mitgewirkt und selbst einen Entwurf einer interimistischen Instruktion so wie eines Polizei-Reglements vorgelegt hatte, diefs ohne besondern Auftrag gethan habe, indem er nur im Allgemeinen angewiesen worden sei, jedem Bemühen, welches auf die baldige Ausführung der Wiener-Convention hinziele, sich bereitwillig anzuschliessen. *)

*) Wir werden nach dieser Erklärung, verglichen mit einigen Aeusserungen des königlich-preussischen Commissärs in den Central-Commissions-Protokollen nicht irren, wenn wir behaupten, daß er in den zwei ersten Jahren der Unterhandlungs-Periode über eine in-

Die Central-Commission, sich immer fest an die Vorschriften der Wiener-Convention haltend, suchte von nun an einer Seits Preussen zu vermögen, daß es entweder die zuletzt entworfene interimistische Instruktion, gegen welche dessen Commissär nichts zu erinnern gehabt hatte, annehme oder sich erkläre, welche Forderungen es von Holland für das Interimistikum stelle. Anderer Seits forderte sie Holland auf, die Pflichten zu erfüllen, welche es für eben diesen Zeitpunkt übernommen habe, und nachdem diesem Verlangen jedoch zum Theil nur aus bloßer Willfährigkeit Genüge geleistet war, erklärte sie: daß die niederländische Regierung die Bedingungen für den interimistischen Zustand erfüllt habe, und sofort während desselben auch zu Gunsten ihrer Schifffahrt die Freiheit von allem gezwungenen Umschlag anzusprechen berechtigt sei.

Sonach war jetzt das Resultat der zweijährigen Unterhandlungen einzig von Preussen abhängig. Dessen Bevollmächtigter beendigte sie in einem Votum vom 8. Sept. 1818 durch Stellung der Alternative: entweder den bisherigen Zustand auf dem deutschen Rhein bis zu einem vollständigen, alle Schifffahrts-Verhältnisse

terimistische Instruktion sich gänzlich überlassen war. Dieses scheint auch allerdings bei einem so berechnenden Gouvernement, wie das königlich-preussische ist, absichtlich geschehen zu seyn. Selbst die der Central-Commission übergebene Vollmacht ihres Commissärs war einzig darauf beschränkt, die Rechte und das Interesse des königlich-preussischen Staates und seiner Unterthanen wahrzunehmen. Unseres Erachtens hätte sie in der Art gegen die in der Wiener-Convention ausgesprochene Bestimmung der Commissäre, welcher alle übrige Vollmachten entsprechen, nicht angenommen werden sollen.

gleichzeitig, auf dem ganzen Rhein ordnendem definitiven Reglements zu erhalten, und die interimistische Instruktion, ohne Aufhebung des Stappels, auf eine bloße Norm für die Zollbeamten und Regulirung der innern Angelegenheiten für die übrigen Uferstaaten zu beschränken, oder den Gedanken an eine interimistische Instruktion ganz aufzugeben und sich ausschließlich mit der Abfassung eines definitiven Reglements zu beschäftigen. *)

Beide Anträge wurden mit Ausnahme Hessens mehr oder minder abgelehnt.

Die zweite Epoche der Verhandlungen der Central-Commission **) (vom August 1818 bis August 1821) mußte bei dem Stillstand des Hauptgegenstandes der Verbesserung der Administration, der Unterhandlungen über Theilung der Revenüen, Regulirung des sehr verwickelten Pensionswesens, der Renten-Ansprüche u.s.w. gewidmet werden.

*) Obwohl sich die Central-Commission nach Art. 32. der Wiener-Akte gleich nach ihrem Zusammentritt auch mit dem definitiven Reglement beschäftigen sollte, so war es doch nicht zur Sprache gekommen. Herr General-Direktor Eichhof hat zwar einen Entwurf übergeben, der bei den ersten Privat-Versammlungen des Mehrtheils noch nicht eingeweihter Commissäre im Jahr 1816 mit Beifall aufgenommen, auch nach der Konstituierung der Central-Commission auf ihre Kosten gedruckt ward. Zwei Jahre später wo die Bevollmächtigten mit den Gegenständen ihrer Mission bekannter geworden waren, fühlten sie aber dessen Unbrauchbarkeit und liessen ihn bei den Akten ruhen.

**) In der zweiten Epoche wirkten die nämlichen Commissäre, wie in der ersten. Nur Baden wechselte und ernannte an die Stelle eines Diplomaten seinen bisherigen Schiffahrts-Referenten geheimen Regierungsrath Hartleben.

In Hinsicht der Administration zeigten sich vorzüglich der badische und bayrische Commissär thätig. Viele gründliche Arbeiten über den Turnus der Beamten, die Regulirung ihrer Besoldungsverhältnisse, das Gildewesen, die Schiffs-Aiche, das Institut der Wasserdiligencen, die herzustellende Gleichförmigkeit der Erhebung der Recognitions-Gebühren, Frachten-Regulirung, Hafen-Einrichtungen, Stappel-Misbräuche, die Manifeste, Schiffer-Aufnahme, das Leichten der Schiffe, die Leinpfade u. s. w. kamen nach und nach zum Vorschein, und gaben zu gründlichen Berathungen Anlaß. *) Manches ward in der That verbessert, manches zu Verbesserungen vorbereitet. Zahlreichere Resultate hätten erfolgen müssen, wenn die Central-Commission aus gleichartigern Elementen zusammengesetzt,

*) In der Administrations-Epoche war es, wo sich die Commissäre in die verwickelten Verhältnisse der Rheinschiffahrt und des Rheinhandels so wie in die verschiedene Interessen der Uferstaaten einweihten. Von der Zeit an änderten auch mehrere ihre Meinungen, besonders diejenige, welche in der ersten Epoche mit dem Feuer idealer Theorie nach der absolutesten Schiffahrts-Freiheit strebten. Wäre noch der erste badische Commissär mitwirkend gewesen, so würde er seine oft den Schiffern gegebene Lehren, daß sie ganz abhängige Diener der Kaufleute seyen, nach London fahren müssen u. s. w. nicht wiederholt haben — eine Verwechslung der Begriffe von Handwerks-Freiheit mit Postenanstalten, deren Anwendung von Wasser- auf Landstrassen, uns zu Abschaffung des Post-Systems und Wiedereinführung der Metzger-Posten des fünfzehnten Jahrhunderts führen müßte. — Ueberhaupt darf keine Regierung der Rheinufer-Staaten die Opfer beklagen, welche gebracht werden mußten, um während der Führung der obersten Administration von der Rheinschiffahrts-Central-Behörde tüchtige Männer zur künftigen Leitung dieses Zweiges der National-Oekonomie zu erhalten.

von einem harmonischen Geiste, der in jedem obersten administrativen Kollegium walten muß, belebt gewesen wäre. *) Ein mächtiges Hinderniß setzte dem Aufkeimen dieses Geistes die Theilnahme des holländischen Bevollmächtigten an der Administration des conventi- nellen Rheins entgegen, während noch keine Gemein- schaft existirte und alle holländischen Rheinschiffahrts- Verhältnisse ohne Einfluß der Rheinuferstaaten ganz von dem Willen der niederländischen Regierung mit Ausnahme einer Stappel-Einrichtung und Zoll-Erhöhung abhingen. **) Fast bei jeder proponirten Verbesserung oder Abschaffung gesetzwidriger Misbräuche in den Rheinschiffahrts-Verhältnissen trat er als Gegner unter Berufung auf den Statum quo auf, der nicht in der Convention von 1804, sondern in dem was gefällig, willkürlich oder gesetzwidrig, oft ohne Wissen der Interessenten bei Untergreifung der Wiener-Akte be-

*) Schwerlich würde dann der holländische Commissär, als Eichhof am 2ten April 1819 der Central-Commis- sion Exemplare seiner sogenannten pragmatischen Dar- stellung ihrer Verhandlungen einreichte, sich für diese unanständige Behandlung der obersten Stelle, in der er saß, gleichsam bedankt und von dem allgemein gefaßten sehr mässigen Konklusum, daß der Verfasser nicht com- petent sei sie zu beurtheilen, sich ausgeschlossen haben.

**) Mit allem Grunde protestirte der königlich-preussische Commissär mehrmals gegen diese höchst störende nirgendwo dem königl. niederländischen Commissär zugestandene Einmischung in die Administration. Die übrigen Rheinuferstaaten verhielten sich passiv, ohne auf die schon am 13ten März 1818 von Preussen dies- falls aufgeworfene Proposition, eine Erklärung zu geben. Den Nachtheil dieser diplomatischen Schlafheit hat die Folge nur allzuoft gezeigt, da der niederländische Com- missär nicht selten gute Fortschritte, nicht mit der Stimme Kraft, sondern deren Zählbarkeit hinderte.

standen hatte, zu suchen seyn sollte, obwohl sie nirgendwo dessen Erhaltung, und am wenigsten nach einer solchen, auf keinem vernünftigen Grund beruhenden Erklärung, ausgesprochen hatte.

Zu den Fortschritten der Verhandlungen über Theilung der Revenüen und Entwicklung der vielfachen Pensions- und Renten-Ansprüche wurde von dem königlich-preussischen und dem herzogl. nassauischen Commissär durch ihre Vorträge am meisten mitgewirkt. Bis zum Schlusse des Jahrs 1821 waren sie ganz erledigt; nur ist noch die grofse Frage zu entscheiden, wer die liquidirte und anerkannten Summen bezahlen soll. Die deutschen Uferstaaten verweisen die zum Theil bedrängten Gläubiger an Preussen, weil es bisher mehr an Zoll-Revenües eingenommen habe, als ihm nach der Wiener-Akte gebühre. Dieses weigert sich Vorschüsse zu leisten, indem über Theilung der Revenüen noch keine Uebereinkunft getroffen, folglich seine Schuld, deren Existenz es übrigens an und für sich noch in Zweifel zu ziehen scheint, illiquid sei.

Ausser diesen und mehrern andern minder wichtigen Gegenständen entspannen sich in der zweiten Epoche zwei sehr merkwürdige, mit gegenseitiger Aufbietung alles Scharfsinnes durchgeführte Streitigkeiten. Der eine, zwischen Baden und Bayern, betraf die Rückerstattung der auf den bayrischen Erhebungsämtern einige Zeit hiedurch zu viel erhobenen Zölle — der andere von Baden gegen Frankreich, das Recht der badischen Kleinschiffer zu Salzladungen in dem strasburger Hafen. In beiden, die zur Entwicklung interessanter staatsrechtlicher, nautischer und merkantilischer Gesichtspunkte führten, neigte sich bereits die entschiedene Stimmenmehrheit auf badische Seite, als dessen Gouvernement, sei es aus einer uns unbekannten Politik,

oder aus Veranlassung des Wechsels seines Bevollmächtigten, das Ganze stillschweigend ruhen liefs.

Obwohl in der administrativen Epoche der Geschäftsführung der Central-Commission der Gegenstand der interimistischen Instruktion zu keinen weiteren Unterhandlungen Anlaß gab, so ward er doch immer durch Erinnerungen an Preussen bald mit, bald ohne Anlaß und unter allen nur möglichen Formen vorzüglich von dem herzoglich-nassauischen Commissär *) in Anregung gebracht. Bald wurde dessen Bevollmächtigter erinnert bei seinem Hofe die geeigneten Schritte zu Aufhebung des Stappels zu machen, bald die Frage aufgeworfen, ob er diesfalls noch keine Instruktionen erhalten habe. Fruchtlos wurden bald hiezu Fristen gesetzt, bald der Fristen Ablauf in Erinnerung gebracht — nicht selten auch von dem herzoglich-nassauischen Commissär auf Publikation der am 7. Jänner 1818 von allen Commissären, mit Ausnahme der königlich-preussischen und holländischen, angenommenen Instruktion angetragen.

Noch mehrere von Zeit zu Zeit wiederholte Erinnerungen hatten keine weitere Folge, als daß der königlich-preussische Commissär zuweilen seine Erklärung erneuerte, es müsse die Aufhebung des Stappels dem definitiven Reglement, mit dem sich seine Regierung beschäftige, vorbehalten bleiben. **)

*) Der bekannte Verband zwischen Holland und Nassau, erklärt schon allein — auch abgesehen von damaligen, jetzt nicht mehr eintretenden personellen Beweggründen, warum die Motionen am häufigsten aus dieser Quelle hervorgingen, obwohl der Stappelzwang Nassau am wenigsten unter allen Rheinuferstaaten beeinträchtigt. — Daß wir den Grund nicht einzig in dem Streben für das öffentliche Wohl der Handelsschiffahrt suchen, wird man, da hier von diplomatischen Verhandlungen die Rede ist, natürlich finden.

**) Fünf Jahre lang hatte der königl. preussische Commis-

Inmittelst hatte der königlich-preussische Hof den 25. August 1819 am deutschen Bundestage die Versicherung gegeben, daß er Einleitungen getroffen habe, deren Resultat ehestens der Central-Commission vorgelegt werden solle, und von dem man sich verspreche, daß es zu Beendigung der Diskussionen beitragen werde. Nach dreivierteljähriger fruchtloser Erwartung der angekündigten Eröffnungen, wendete sich die Central-Commission in einem sehr merkwürdigen Schreiben unmittelbar an Se. Durchlaucht den königlich-preussischen Herrn Staatskanzler, einzig aus dem Grunde, weil der preussische Bevollmächtigte aus Mangel an neuerer Instruktion sich nur auf seine alte Erklärungen beziehe. Der Schritt ward übel aufgenommen und die Central-Commission keiner Antwort gewürdigt, vielmehr mehreren Höfen die beschwerende Bemerkung gemacht, daß sich die Commission nicht in dem Fall befinde, unmittelbar mit dem Herrn Staatskanzler in Correspondenz zu treten. *)

sär, Herr Präsident Jakobi, einen schweren Standpunkt, um den Absichten seiner Regierung zu entsprechen. Jeder unpartheiischer genauer Beobachter, muß ihm die Gerechtigkeit wiederfahren lassen, daß er sich stets mit eben so viel Klugheit als Mässigung und Ruhe benahm. Des für sechs Rheinuferstaaten verfolgten nützlichen Zwecks, nicht aber der nur von seiner Regierung gewählten Mittel wegen, wird man auch einst, wenn ersterer erreicht ist, ein ganz anderes Urtheil fällen, als es bisher dem minder unterrichteten Publikum möglich wurde.

*) Im Jahr 1817 war der nämliche Schritt in Hinsicht der Uebergabe der obern Rheinschiffahrts-Verwaltung geschehen. Seine Durchlaucht der Herr Staatskanzler entsprach in einem Antwortschreiben am 10. Mai 1817 ganz dem billigen Wunsche und Gesuche der Central-Commission.

Neue, und zwar mit Recht die größte Hoffnung setzte man nach diesem mislungenen Schritte auf die Resultate der bekannten Ministerial-Conferenzen zu Wien, wo ausser Frankreich alle bei der Rheinschiffahrt betheiligten Höfe durch Staatsmänner versammelt waren, die bei der Wichtigkeit ihrer Mission nothwendig das größte Vertrauen ihrer Souveräns besitzen mußten. Da war es wohl am leichtesten möglich, die Central-Commission dem Zustande der Lähmung in Hinsicht der Ausführung der Wiener-Akte zu entreissen. Der in den Conferenzen einstimmig genommene und am deutschen Bundestag zum Bundesgesetz erhobene Beschluß, schien das Ziel wenig näher zu rücken. Man machte sich zwar gegenseitig verbindlich, die über die Freiheit der Flußschiffahrt in der wiener Kongress-Akte gegebene Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen, die schon bestehende Unterhandlungen auf das thätigste zu betreiben und in der kürzesten Frist zu beendigen. — Da aber nicht von Lösung der Frage ob, sondern wie man die auf verschiedene Art erklärte Vorschriften befolgen wolle, die Beendigung der Unterhandlungen abhing, so konnte ein solcher Beschluß die gehegte Hoffnungen wenig befriedigen.

Inzwischen nahm der herzoglich-nassauische Commissär aus diesem Beschlusse die Veranlassung, als zeitlicher Präsident darauf auzutragen, daß dem königl. preussischen Herrn Bevollmächtigten bemerklich gemacht werde, wie die Central-Commission seit dem 12. März 1819, auf die angekündigte preussische Erklärung harre und daher bestimmt erwarte, daß sie geeignet seyn werde, die nutzlos verzögerte Verhandlungen zu beendigen. Der Antrag ward genehmiget und dabei von Bayern ausdrücklich bemerkt, daß schon vor zwei Monaten der königlich-preussische Herr Gesandte dem königlich-bayrischen Staats-Ministerium

angekündigt habe: der Entwurf zu einem definitiven Reglement werde in kurzem der Central-Commission vorgelegt werden.

Längst waren alle Commissäre und wohl auch der Mehrtheil der Höfe überzeugt, daß jetzt nur noch ein von Preussen vorzulegendes definitives Reglement zum Ziele führen könne. Die Niederlande ganz allein konnten sich fortdauernd für einen zu Wien unter ganz andern Gesichts-Punkten auf sehr kurze Zeit berechneten interimistischen Zustand interessiren. *)

Mit dem Jahr 1821 begann die dritte Epoche **) der Geschäftsführung der Central-Commission — unbedeutend in jeder Hinsicht. So wie wir die erste als die Unterhandlungs-, und die zweite als die Administrations-Epoche bezeichneten, so können wir diese wohl nur die der Erschlaffung nennen. Sie beschränkte sich hauptsächlich auf Erledigung der laufenden zum Theil durch die Verwaltungs-Commission in Anregung gebrachten Geschäfte. Am neunten März 1821 rekapitulirte der herzoglich-nassauische Commissär als zeitlicher Präsident alle bisherige Erinnerungen an den königlich - preussischen Commissär. Einem hierauf

*) Den günstigen Zeitpunkt der Erreichung dieses Ziels hatte der niederländische Bevollmächtigte versäumt. Er ist für immer verloren.

**) Auch in dieser Epoche waren immer die nämlichen Commissäre bevollmächtigt. Nur Baden wechselte abermals durch Ernennung des Legationsrathes Böhler, da die Stelle eines badischen Legationssecretärs am deutschen Bundestage aufgehoben wurde. Für den auf einige Zeit abwesenden königl. französischen und bayerischen Bevollmächtigten war in dieser Zeit und zwar für erstern dessen Commissionssecretär, für letztern der herzogl. nassauische Commissär substituirt.

beschlossenen neuen Monitorium wurde von diesem durch die Bemerkung begegnet, daß die großen politischen Ereignisse Se. Durchlaucht den königlich-preussischen Staats-Kanzler noch zu Laibach beschäftigen. Am fünf- undzwanzigsten Mai folgte eine abermalige Erinnerung, auf welche der königlich-preussische Commissär versicherte, daß die Vorlage eines definitiven Reglements nur dadurch verspätet werde, weil man dieser Arbeit den möglichsten Grad der Vollkommenheit geben wolle.

An solche verschiedenartige Vertröstungen längst gewöhnt suchte man nun den wahren Grund der mehrjährigen Zögerung einzig in dem Umstande, daß die königlich-preussische Regierung die Vollendung der Elbschiffahrts-Verhandlungen abwarten und ihren Entschluß von dem Schicksale des Magdenburger-Stappels und der Elbeschiffahrtswfreiheit in die See abhängig machen wolle. Die Folge scheint diese Meinung zu rechtfertigen, obwohl bei dem preussischen Rhein-Stappel und den niederländischen Seerechten ganz andere Gesichtspunkte als bei dem Magdeburger-Stappel und den Seerechten deutscher Staaten eintreten mußten.

Ein einziges Ereigniß von großer Bedeutung setzte in dieser Erschlaffungs-Periode die Central-Commission in eine momentane heftige Bewegung. Nach einem Berichte der Verwaltungs-Commission sollten sich künftig die Rheinschiffer, welche ein- oder durchgehende fremde Weine in ihrer Ladung haben, zu Koblenz einer materiellen Untersuchung bei dem dortigen Mauthamte unterwerfen, es sei denn, daß solche Weine in besondere Anhänge der Schiffe oder so verladen seyen, daß man sie genau verifiziren könne, ohne die Ladung zu brechen. So sehr dieser Eingriff des Douanen-Systems in die vertragsmässige

und bisher bestandene Schifffahrts-Freiheit, die Commission zu einem ernsten Schritte nöthigen mußte, so wenig scheint uns ihr Beschlufs, daß die Schiffer, welche dieser Verordnung Folge leisten, ihr Schifferrecht verlieren sollen, wohl berechnet gewesen zu seyn, theils weil er ohne Ungerechtigkeit gegen den schwachen Theil nicht ausführbar war, theils auch für die große Zahl der preussischen Schiffer ohne die Einwilligung des königlich-preussischen Commissärs nicht verbindend werden konnte.

Sichtbar stärker strebte man in dieser dritten Epoche nach Unterdrückung des gemeinschaftlichen Rheinstaaten-Verbandes durch die Geltendmachung ihrer Souveränitätsrechte. Hessen gab hiezu schon im Jahr 1818 den Ton an und verfolgte mittelst mehrerer Eingriffe seiner Provinzial-Regierung zu Mainz ein Ziel, dessen, nach unsrer Meinung, schlimme Folgen die Zukunft lehren wird. Daß ein solches Streben vorzüglich der königlich-preussischen Regierung willkommen seyn mußte, kann nicht befremden.*)

Endlich erfolgte bald nach dem Schlusse der Elbeschifffahrts-Verhandlungen der längst ersehnte Schritt der königlich-preussischen Regierung zu voller Ausführung der Wiener-Akte. Sie legte den Rheinuferstaaten den Entwurf einer definitiven Verordnung für die Rheinschifffahrts-Verhältnisse vor. Dieses merkwürdige Aktenstück, das hier nach seinem ganzen Inhalte mitgetheilt wird und im Jahr 1822 nach zwei-

*) Eine pragmatische Geschichte der Rheinschifffahrts-Verhandlungen in anderer Art, als uns Hr. Eichhof im Jahr 1819 ein Bruchstück gab, ist noch immer zu wünschen. Die guten Körner von der vielen Spreu in zweihundert etlich dreissig Protocollen geschieden, müßte sie den Geschäftsmännern im Fache der Schifffahrt und des Handels sehr belehrend werden.

hundert und etlichen dreißig Sitzungen der Central-Commission der Stoff neu beginnender, wahrscheinlich nicht sehr lange dauernder Konferenzen werden soll, verdient nach befriedigter Neugierde, von dem Publikum in ernste Erwägung gezogen zu werden.

Rheinschiffahrts-Gesetz

zu

Ausführung des am 24. März abgeschlossenen Staaten-Vertrags.

Nachdem durch die wiener Kongress-Akte v. 9. Juni 1815 und die derselben angehängten besondern Artikel vom 24. März desselben Jahrs die Grundsätze ausgesprochen sind, nach welchen die Schiffahrt, sowohl auf den Strömen im Allgemeinen, wie insonderheit auf dem Rhein, geordnet werden soll; so haben die Staaten, deren Gebiet der Rhein in seinem schiffbaren Laufe trennt oder durchströmt, den Zusammentritt einer Commission in Mainz veranlaßt, um in gemeinschaftlicher Uebereinkunft die für die Schiffahrt auf dem Rhein nöthigen Bestimmungen zu treffen und dadurch die dem Verkehr zugesicherten Erleichterungen zur Wirklichkeit zu bringen.

Zu diesem Zwecke haben Se. Majestät
etc. etc. etc.

zu bevollmächtigten Commissarien ernannt, welche, nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form gefundenen Vollmachten, über folgende Bestimmungen übereingekommen sind.

Erster Titel.

Von der Schiffahrt auf dem Rhein im Allgemeinen.

§. 1.

In dem gegenwärtigen Vertrage ist unter dem Namen des Rheins alles Fahrwasser von Basel über Amsterdam, Rotter-

dam oder Dortrecht bis in die offene See, und umgekehrt auf der offenen See über Amsterdam, Rotterdam oder Dortrecht nach Basel begriffen, und soll in dieser ganzen Ordnung die Benennung Rhein nur in diesem Sinne gebraucht werden.

§. 2.

Unter Vorbehalt der Maafsregeln, welche die allgemeine Sicherheit erfordert und unter Beobachtung der in dieser Ordnung enthaltenen Vorschriften, ist der Rhein als Handelsstrasse für alle Staaten und Nationen, so wie für alle Gattungen von Waaren, ohne Unterschied, auf- und abwärts offen.

Unter dem obigen Vorbehalte der Maafsregeln für die allgemeine Sicherheit, werden ausdrücklich nur solche Vorsichtsmaafsregeln verstanden, welche auf die Verhütung von Unglück und Landes-Calamitäten durch Explosionen, Selbstentzündungen, ansteckende Krankheiten, so wie auf Anhaltung von Verbrechern Bezug haben.

§. 3.

Der Schiffer welcher den Rhein befährt, darf nicht gezwungen werden wider seinen Willen zu löschen, oder seine Ladung an Bord eines andern Schiffes zu bringen. Daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direkt oder indirekt in Widerspruch stehen, und in den Häfen zu Mannheim, Mainz, Kölln, Nymwegen, Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht oder sonst wo auf dem Rhein, entweder zum Vortheil einer Schiffergilde, und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem andern Grunde hergebracht waren, ein für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welchem Namen es immer sei, nie wieder eingeführt werden.

Schiffer, die aus dem Neckar, dem Main, der Mosel, der Maas und Schelde als der durch Artikel 110 der Wiener Kongress-Akte und in der ihr unter N°. XVI. angehängten Artikeln bezeichneten Strömen, in den Rhein, und umgekehrt aus dem Rhein in jene Flüsse einlaufen, sind auf ihrer ganzen Fahrt, sowohl auf jenen Strömen, als auf dem Rhein, denselben Grundsätzen unterworfen.

Zweiter Titel.

Von den Rheinschiffahrts - Gefällen und den Mitteln, sich von der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

§. 4.

Wer auf dem Rhein Schiffahrt treibt, zahlt von Basel bis in die offene See und umgekehrt aus der offenen See bis Basel

- 1) eine Schiffsgebühr für jedes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit auf fünfzig Centner und höher steigt;
- 2) einen Zoll von der Ladung nach ihrem Centnergewicht.

§. 5.

Zur Erhebung dieser Gefällen sind folgende Zollstellen bestimmt

a) Für die Fahrt abwärts:

Breisach, Strasburg, Germersheim, Mannheim, Mainz, Kaub, Koblenz, Andernach, Linz, Kölln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Schenkenschanz, Nymwegen, Rossum, Gorcum, Arnheim, Wick, Schonhofen, Utrecht, Zütphen und Campen.

b) Für die Fahrt aufwärts:

Amsterdam, Dortrecht, Rotterdam, Campen, Zütphen, Utrecht, Schonhoven, Wick, Arnheim, Gorcum, Rossum, Nymwegen, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Kölln, Linz, Andernach, Koblenz, Kaub, Mainz, Mannheim, Germersheim, Neuburg, Strasburg und Breisach.

§. 6.

An jeder hiernach zur Erhebung befugten Zollstelle, welcher ein Schiff vorbei-, oder von welcher es abfährt ist die in dem Tarif unter A. bestimmte Schiffsgebühr, so wie für den Centner Ladung der in der Anlage B. für jede Zollstelle besonders ausgeworfene, nach den Entfernungen berechnete Zoll zu entrichten.

Sollte es sich zeigen, daß ausser den in den Zusätzen A. bis D. des Tarifs unter B. benannten Gegenständen, für

welche ein ermäßigter Zollsatz festgesetzt worden, mehrere Gegenstände diese Begünstigung erfordern, oder daß es zweckmässig sei, mit den unter den geringer verzollten Gegenständen bis jetzt angenommenen Zollsätzen eine Veränderung vorzunehmen, so wird die Central-Commission bei ihren jährlichen Zusammenkünften deshalb ihre Vorschläge machen, welche alsdann von den Staaten, die im Besitze der Hoheit über das Strombette des Rheins sind, geprüft, und insofern ihre Ansichten damit übereinstimmen, in einem Zusatz zu dem Tarif aufgenommen werden sollen.

§. 7.

Die Tarife werden in jeder Zollstelle öffentlich angeschlagen und stehen jedem zur Einsicht offen.

§. 8.

Unter dem Centner wird das französische Gewicht von fünfzig Kilogrammen verstanden. Die Erhebung der Rheinschiffahrts-Gefälle soll nach diesem Gewichte und seinen Unterabtheilungen geschehen, und zu dem Ende auf allen Zollstellen richtiges französisches Gewicht vorhanden seyn.

§. 9.

Die Zahlung geschieht auf allen Zollstellen ohne Unterschied der Gebiete, wozu sie gehören, entweder in französischer Gold- oder Silbermünze, jedoch nur in 40, 20, 5, 2, 1 oder halben Frankenstücken nach dem Gesetze vom 7. Germinal an XI. (28. März 1803) oder in der Landesmünze des Orts, wo sie zu leisten ist, nach der Wahl des Schiffers.

Das Verhältniß der innländischen Münze zum Franken wird von jedem Landesherrn für sein Gebiet gesetzlich festgestellt, die danach angefertigte Valvationstabelle wird an jeder Zollstelle in der Amtsstube offen ausgehängt, damit jeder Schiffer solche einsehen kann.

§. 10.

Der Schiffer muß den Rheinzoll auf jeder Zollstelle, von der der Tarif B. die Zollerhebung in Voraus für eine folgende Flußstrecke bestimmt, auch in dem Fall zahlen, wenn er seine Fahrt nicht bis zum Endpunkte dieser Strecke fortsetzen oder auf dem Wege ganz oder zum Theil ausladen will,

§. 11.

Wer seine Ladung an einem Orte empfängt, wo keine Zollstelle ist; hat bis zur nächsten Zollstelle weder Rheinzoll noch Schiffsgebühr zu zahlen. Die Ausnahmen ergiebt der Tarif.

§. 12.

Die einzelnen Staaten des Rheins haben an den Rheinschiffahrtsgefällen folgende Antheile:

Die gesammte Einnahme an den Zollstellen

- a) Breisach, Strasburg und Neuburg wird zwischen Frankreich und Baden
- b) Germersheim und Mannheim zwischen Bayern und Baden getheilt;
- c) den in Mainz, für die Strecke vom Einflusse der Nahe bis Mainz und umgekehrt, erhobenen Zoll, beziehen Hessen-Darmstadt und Nassau in gleicher Art. Dagegen fällt die übrige Zolleinnahme daselbst ganz an Hessen-Darmstadt. Die an dieser Stelle einkommende Schiffsgebühr wird so getheilt, daß von jeden 10 Franks Hessen-Darmstadt acht Franks und acht und sechzig Centimen; Nassau ein Frank und zwei und dreißig Centimen erhalten.

Sämmtliche Gefälle:

- d) von der Zollstelle Kaub fallen an Preussen und Nassau zu gleichen Theilen;
- e) von Koblenz und allen Zollstellen auf preussischem Gebiete ganz an Preussen;
- f) von Schenkenschanz und allen auf niederländischem Gebiete liegenden Zollstellen ganz an die Niederlande.

§. 13.

Es soll einem Staate, der mehrere Zollstellen hat, auf derjenigen Strecke, wo er allein die Hoheit über das Strom-
bette des Rheins ausübt, freistehen, die bisherigen Rheinzollstellen im Innern aufzuheben, und den Rheinzoll, so wie die Schiffsgebühr welche früher an den aufgehobenen Stellen erhoben worden, an seiner ersten Zollstelle zunächst

der Gränzen zu erheben. Der Schiffer, der nicht bloß durchfährt, sondern seine Ladung ganz oder theilweise innerhalb der bleibenden Zollstellen absetzt, soll aber an Rheinzoll und Schiffsgebühr, an der ersten Rheinzollstelle des Staats, mehr nicht von den Gütern, welche er auszuladen hat, entrichten, als er bei dem Fortbestehen der aufgehobenen Zollstellen davon bezahlt haben würde.

§. 14.

Ein Schiffer soll nicht eher eine Waare einladen, als bis er darüber einen Frachtbrief erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich ist.

Die Ladung ist er jedem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung der Frachtbriefe und eines Manifestes nachzuweisen, verpflichtet.

Dieses soll nach anliegendem Schema gefertigt seyn und enthalten :

1. Namen und Wohnort des Schiffseigenthümers und dessen der das Schiff führt;
2. Namen des Schiffs, dessen Tragbarkeit und Flagge;
3. Einladort und Bestimmungsort der Waaren;
4. Nummer der Frachtbriefe nach der Zahlfolge;
5. Namen der Versender und Empfänger;
6. Zeichen und Zahl der Colli oder Gebinde;
7. Benennung der Waaren;
8. Gewicht derselben;
9. Unterschrift des Schiffers mit Versicherung der Richtigkeit.

Es wird von dem Schiffer selbst, oder für ihn von einem andern, der jedoch kein Rheinschiffahrts- oder Hafenbeamter seyn darf, gefertigt, und von dem Schiffer unterzeichnet. Für den Inhalt des Manifestes bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es schon nicht selbst abgefaßt, sondern sich dazu fremder Hülfe bedient haben sollte.

§. 15.

An dem Orte der Einladung können die Beamten, welche dazu vom Staate bestellt seyn mögten, sich überzeugen, daß die Waaren nach Gattung und Menge mit dem Manifest übereinstimmen.

So weit ihrerseits eine Untersuchung statt gefunden hat, attestiren sie das Manifest.

Wird einem Schiffer an einem Orte Ladung einzunehmen verstattet an welchem die zu vorbemerakter Prüfung erforderlichen Anstalten nicht vorhanden sind, so kann der Schiffer an der nächsten Rheinzollstelle angehalten werden, die Ladung einer Untersuchung zu unterwerfen.

Die Rheinzollbeamten anderer Zollstellen haben überdies die Befugniß, bei obwaltendem Verdachte, daß die Ladung nicht so beschaffen sei, wie das Manifest es enthält, sich so weit es nöthig ist, durch die Besichtigung von der Ladung Kenntniß zu verschaffen.

§. 16.

Der Führer eines Flosses ist gehalten ein Manifest vorzulegen, worinn die Summe der Stämme und ihr cubischer Inhalt im Ganzen nach Cubikmetrie angezeigt wird. Die Rheinzollbeamten controliren diese Angaben durch Vermessung des Flosses und des Losholzes.

§. 17.

Gesetzlich erhobene Rheinschifffahrtsgefälle werden in keinem Falle zurückgegeben, wenn auch der Schiffer bei Fortsetzung seiner Reise einen ausserordentlichen Verlust erlitten haben sollte.

§. 18.

Schiffe, welche bei einer Rheinzollstelle die Gefälle entrichtet, und von dort aus ihre Reise fortgesetzt haben, nachher aber durch Sturm, Eis oder andere Zufälle genöthiget worden sind mit derselben Ladung an eben diese Zollstelle oder dieselbe vorbei noch weiter zurückzukehren, können nicht angehalten werden, auf derselben Stelle nochmals Zoll oder Schiffsgebühr zu zahlen.

§. 19.

Von Zahlung der auf die Rheinschiffahrt gelegten Abgaben findet eine Befreiung nicht Statt. Weder die Gegenstände der Ladung und deren Bestimmung, noch die Person des Eigenthümers begründet hier eine Ausnahme.

Jedem einzelnen Rheinstaate bleibt es indessen unbenommen, auf seinem ausschließlichen Gebiete für sich allein, oder wenn ein benachbarter Staat an der Einnahme Theil

nimmt, mit dessen Zustimmung, Befreiungen aller Art, nicht nur für gewisse Gegenstände ohne Unterschied der Personen durch allgemeine Verordnungen, sondern auch in einzelnen Fällen zum Vorthail einer bestimmten Person zu ertheilen.

§. 20.

Auf gleiche Weise kann von einzelnen Staaten an einzelnen Zollstellen der Tarif im Allgemeinen herabgesetzt, aber niemals, wäre es auch nur durch Nebenabgaben z. B. durch Stempelgebühr u. s. w. erhöht werden.

Eben so wenig ist es gestattet, ohne Zustimmung aller Rheinstaaten die Zahl der Zollstellen zu vermehren, oder den §. 13. erwähnten Fall ausgenommen anderswohin zu verlegen.

§. 21.

Die Rheinschifffahrtsgefällen sollen weder ganz, noch theilweise verpachtet, sondern von jedem Rheinstaate für eigene Rechnung durch Beamte erhoben werden.

§. 22.

An Orten, wo eine Zollstelle ist, darf der Schiffer nicht ein- oder ausladen, bis er hiezu von dem Rheinzollbeamten die Erlaubniß erhalten hat. Im Uebertretungsfalle hat er den doppelten Betrag des Rheinzolles von dem früher ein- oder ausgeladenen und ans Ufer gelegten, oder an Bord eines andern Schiffes gebrachten Gütern zu zahlen, vorbehaltlich der übrigen Strafen, welche die Abgabengesetze des Landes, wo dieser Vorschrift zuwider gehandelt worden ist, gegen voreilige oder heimliche Ausladungen verhängt haben mögen.

Was an andern Orten bei dem Anlanden sowohl als bei dem Ein- und Ausladen zu beachten ist, bestimmen die Abgabengesetze jedes Gebietes.

D r i t t e r T i t e l.

Von der Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Abgabengesetze bei der Rheinschiffahrt.

§. 23.

Ein Schiff, das auf die vorgeschriebene Weise mit einem in gehöriger Form ausgestellten und beglaubigten Manifest

versehen ist, soll unter dem Vorwande, daß es nöthig sei, dessen Ladung zu untersuchen, wegen eines Abgaben-Interesse auf seiner Fahrt, anderswo als an einer Rheinzollstelle, nicht aufgehalten werden.

§. 24.

Auf dem Rheinstrome ist ohne Rücksicht auf das, was in einzelnen Staaten bei der Ein- oder Ausfuhr zu Lande vorgeschrieben seyn mag, die Durchfuhr aller Waaren, ohne Ausnahme erlaubt, und nur den in der gegenwärtigen Verordnung festgestellten Abgaben unterworfen.

Die Abgabengesetze des Landes treten nur ein, wenn Waaren mit der Bestimmung ankommen, im Lande ausgeladen zu werden; wenn Waaren von dem Lande zu Schiffe gebracht aus dem Schiffe ans Ufer gelegt, oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen werden.

In keinem Falle dürfen aber die Güter, welche auf dem Rhein eingeführt oder ausgeführt werden mit einer größern Ein- oder Ausfuhrabgabe belegt werden, als Güter derselben Gattung, die man zu Lande ein- oder ausführt.

§. 25.

Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung nach ihrem eigenen Gutfinden die Häfen oder Landungsplätze wo es gestattet seyn soll, einzuladen oder auszuladen.

Wird indessen der Schiffer durch Sturm, Frost oder andere Zufälle an der Fortsetzung seiner Reise verhindert, so ist ihm auch an andern Orten, wo ihm solcher Unfall begegnet, erlaubt, Schiff und Ladung unter der Aufsicht der Steuerbeamten, oder, wenn deren keine zugegen sind, unter der Aufsicht der Lokal-Obrigkeit in Sicherheit zu bringen. Nimmt er nachher die Güter wieder ein, um seine Reise fortzusetzen, so hat er davon keine Ein- oder Ausfuhrzölle noch andere Abgaben zu entrichten.

Wer unter solchen Umständen an einem Orte landet, wo keine Steuerbeamten sind, muß der Obrigkeit von seiner Ankunft unverzügliche Anzeige machen, und dafür sorgen, daß der Zufall, der ihn zum landen oder zugleich zum ausladen bestimmt hat, glaubhaft festgestellt und eine Verhandlung darüber aufgenommen werde.

Die Steuerbeamten welche an dem zunächst gelegenen Orte

desselben Gebiets angestellt sind, werden hievon alsbald benachrichtiget, und diese können die Ladung unter Aufsicht nehmen.

Wird um die Waaren keiner weitem Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen, so hat der Schiffer sich jeder gesetzlichen Maafsregel zur Verhinderung, dafs kein Theil seiner Ladung heimlich eingeführt werde, zu unterwerfen. Eigenmächtige Verkehrungen, welche der Schiffer unternimmt, ohne die Steuerbeamten, oder in ihrer Abwesenheit, die Ortsobrigkeit vorher davon benachrichtigt und ihre Dazwischenkunft abgewartet zu haben, sind nur dann zu entschuldigen, wenn der Schiffer beweiset, dafs die Rettung des Schiffes oder der Ladung davon abhing.

§. 26.

Wenn ein Schiffer mit seiner Ladung in einen Theil des Rheins eintritt, in welchem die Hoheit über den Rheinstrom, folglich auch über beide Ufer, ungetheilt von einem Landesherrn ausgeübt wird, und ohne Ab- oder Zuladung durch dies Gebiet fahren will, bleibt es dem Ermessen der Landesbehörde überlassen, zur Verhinderung des Schleichhandels, dem Schiffe Begleiter mitzugeben. Diese haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung zu diesem Zwecke zu bewachen. Von dem Schiffer soll dafür unter keinem Vorwande einige Vergütung gefordert werden, noch dürfen die Begleiter solche annehmen.

§. 27.

Hat ein Schiffer Waaren am Bord, welche in dem Lande, dessen Gränzen er auf der Fahrt berührt, ausgeladen werden sollen, so muß er, wenn es die Abgaben Einrichtung des Landes mit sich führt, seine Ladung vollständig den Steuerbeamten an der ersten Rheinzollstelle dieses Landes anzeigen. Es kann die Revision der Ladung von ihnen veranlaßt und die Landesabgabe von den Waaren gefordert werden, welche ausgeladen und eingeführt werden sollen.

Dasselbe findet in dem Falle statt, wenn der Schiffer in einem Lande Waaren geladen hat, welche ausgeführt werden sollen. Die Anmeldung geschieht aber alsdann an der Rheinzollstelle innerhalb der Landesgränze bei den Steuerbeamten.

§. 28.

Wird ein Schiffer überwiesen, daß er Schleichhandel zu treiben gesucht habe, so soll ihn die Freiheit der Rheinschifffahrt für seine Person und die Waaren, die er unerlaubter Weise ein- oder ausführen wollte, gegen die Verfolgungen der Steuerbeamten nicht schützen. Die ausserdem in dem Schiffe befindlichen Waaren sollen jedoch wegen eines solchen Versuchs nicht in Beschlag genommen werden.

Wird bei den Rheinzollstellen eines Gebiets, wo nämlich das Schiff die Landesgränze ein- oder ausgehend durchschneidet, befunden, daß dessen Ladung von dem Manifest dergestalt abweicht, daß eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landesabgaben daraus zu entnehmen ist, so kann der Schiffer auch dafür nach den Bestimmungen der Abgabengesetze des Landes in Anspruch genommen und mit der Strafe belegt werden, welche diese wegen unrichtiger Deklarationen verhängen.

§. 29.

Wie jeder andern Nation in den Niederlanden erlaubt ist, aus der See in die dortigen Seehäfen einzulaufen, und aus diesen wiederum in die See zu stechen, ohne für diese Erlaubniß den Ein- und Ausfuhr oder Transito-Zoll von einer Ladung zu zahlen, die aus einem auswärtigen Hafen bestimmt ist, so sind ebenfalls die Unterthanen der Rheinstaaten wenn sie aus der See in den Rhein oder aus dem Rhein in die See einlaufen wollen, weder von diesem Rechte ausgeschlossen, noch für das Einlaufen oder die Durchfuhr, in einem niederländischen Seehafen einen solchen Zoll zu zahlen verbunden. Ihre Schiffe sollen im Gegentheil eben so behandelt werden, wie die Schiffe aller andern Nationen, die ohne ihre Ladung ans Land zu führen in einem niederländischen Seehafen überwintern, oder aus sonst einer vorübergehenden Ursache auf kurze Zeit dort verweilen.

§. 30.

Die den Rhein hinab auf dem niederländischen Gebiete ankommenden Schiffe, sind diesemnach nicht schuldig, in Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht oder anderswo auszulaufen, sondern können ihre Reise bis in die offene See fortsetzen, oder in jedem auf dem Wege gelegenen Seehafen einlaufen, um von dort aus in die See zu stechen,

Ein gleiches gilt für die Schiffe der Rheinstaaten, welche zur See einlaufen um ihre Ladungen ganz oder zum Theil den Rhein hinaufzuführen.

In dem einen wie in dem andern Falle dürfen solche Schiffe in den Seehäfen nicht mit mehr Formalitäten und Kosten, als die Schiffe anderer Nationen belästigt werden. Sobald sie den Seehafen verlassen, um stromaufwärts, Amsterdam, Rotterdam oder Dortrecht vorbei nach dem deutschen Rhein zu fahren, werden sie in allen Stücken nach Vorschrift der gegenwärtigen Ordnung behandelt.

V i e r t e r T i t e l.

Von der Berechtigung zur Rheinschiffahrt.

§ 31.

Schiffer und Schiffe welche aus dem Rhein übers Meer fahren, müssen diejenigen Eigenschaften haben, welche erforderlich sind, in den europäischen Seehäfen zur Fahrt zugelassen zu werden. Zur Ausübung der bloßen Rheinschiffahrt, werden nur erfahrene Schiffer zugelassen, welche sich über ihre, in diesem Stücke erworbene Kenntnisse vorher ausgewiesen haben. Wer jedoch einmal zur Rheinschiffahrt berechtigt war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weiteren Nachweisung.

§. 32.

Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöst, ihre Schulden werden mit Einwirkung der landesherrlichen Behörden, unter welchen sie ihren Sitz haben, liquidirt, und von den lebenden Mitgliedern berichtigt; was übrig bleibt ist gemeinschaftliches Eigenthum dieser Mitglieder, welche darüber, in so fern es nicht früher auf eine gültige Weise zu einem andern Zwecke bestimmt war, nach Willkühr verfügen.

§. 33.

Künftig wird die Ausübung der Rheinschiffahrt jedem gestattet, der von seiner Landes-Obrigkeit nach vorhergegangener Prüfung dazu die Erlaubniß erhalten hat. Jede Regierung wird die nöthigen Maafsregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern,

welchen sie die Rheinschiffahrt vertraut. Das Patent das hierüber dem Schiffer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertigt wird, gibt ihm das Recht von Basel bis in die See und aus der See bis Basel die Schiffahrt auszuüben. Unter der grossen, intermediären und kleinen Schiffahrt, gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied.

§. 34.

Die Zahl der Rheinschiffer ist unbestimmt und sofern ihnen das Recht eingeräumt wird, auf den in den Rhein sich ergiessenden Nebenströmen, dem Neckar, dem Main, der Mosel, der Maas, imgleichen auf der Schelde die Schiffahrt auszuüben, sind auch die dortigen Schiffer auf dem Rhein zugelassen. Sie beweisen alsdann nur, daß sie auf einem dieser Nebenströme zur Schiffahrt berechtigt sind.

§. 35.

Das Uebersetzen von Personen, Pferden, Wagen, Gepäck oder anderer Gegenstände von einem Ufer an das gegenüberliegende, und was sonst zum gemeinen Verkehr auf den beiden Ufern gehört, hat mit dieser Schiffahrts-Ordnung nichts gemein.

Auch wird dieselbe überhaupt nicht angewendet, wo ein Schiffer seine Fahrt auf das eigene Gebiet seines Landesherrn beschränkt. Ein solcher steht allein unter der Obrigkeit des Landes, wo er sein Gewerbe treibt.

§. 36.

Der Staat allein, auf dessen Gebiet ein Schiffer wohnt, hat das Recht, das diesem einmal ertheilte Schiffer-Patent aus erheblichen Gründen wieder einzuziehen.

Diese Bestimmung schliesst aber das Recht anderer Rheinstaaten nicht aus, den Schiffer, der eines auf ihrem Gebiete begangenen Vergehens oder Verbrechens beschuldigt wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen und nach Beschaffenheit der Umstände bei der Behörde seines Wohnorts zu veranlassen, daß sein Patent eingezogen werde.

F ü n f t e r T i t e l.

Von Frachten und Rang-Fahrten.

§. 37.

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports beruhen lediglich auf der freiwilligen Uebereinkunft des Schiffers und Versenders oder dessen Committenten und wie diese unter mehrern Schiffern ohne Rücksicht auf ihren Wohnort die Wahl haben, so bleibt es dem Schiffer freigestellt eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen.

§. 38.

Zwei oder mehrere Handelsstädte können gleich wohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffer, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschliessen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft und andere in ihrem Interesse liegenden, mit keinem gebietenden oder verbieternden Gesetze im Widerspruch stehenden Bedingungen, feststellen, und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelsstande billige Frachtpreise, und den Schiffern, so oft sie in einem Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert.

§. 39.

In den Städten, wo eine Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch einem einzeln Handelsmanne, so wie jedem Schiffer frei, an dieser Vereinigung Antheil zu nehmen, oder seinen Beitritt zu versagen.

Handelsleute sowohl als Schiffer, welche der Vereinigung einmal beigetreten sind, können, nachdem sie drei Monate vorher aufgekündigt haben, mit dem Ablaufe des Kalenderjahrs wieder ausscheiden. So lange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehört, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten, und darf dem Vertrage zuwider seine Waaren weder unter seinem eigenen noch unter einem fremden, zu dem Ende entlehnten Namen in ein anderes Schiff verladen.

§. 40.

Da Verträge über Errichtung einer Rangfahrt, gleich jedem unter Privat-Personen abgeschlossenen Befrachtungs-Vertrage, nur diejenigen verbinden, welche darin eingewilliget haben, und wenn sie Bedingungen enthalten sollten, welche mit einem gebietenden oder verbiethenden Gesetze im Widerspruche stehen oder die Rechte anderer Personen verletzen, ohnehin ungültig seyn würden, so bedürfen sie keiner andern Bestätigung, als der, welche überhaupt bei Verträgen dieser Art, nach den gemeinen Rechten des Orts, wo sie geschlossen sind, dazu erforderlich ist. Die Central-Commission, so wenig als die Oberaufseher der Rheinschiffahrt sind berechtigt zu fordern, daß solche Verträge nur durch sie vermittelt oder die Frachtpreise nur mit ihrer Bewilligung bestimmt werden.

§. 41.

Einigen sich zwei Regierungen darüber, daß an bestimmten Tagen und Stunden ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen oder auch Waaren an einen andern Ort zu führen, so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen welche den Strom befahren.

Die Central-Commission und der Oberaufseher der Rheinschiffahrt haben gleichfalls über solche Schiffe keine besondere Aufsicht, am wenigsten haben sie darüber etwas zu bestimmen, ob und wo solche Anstalten errichtet, wie sie befördert und welche besondere Vorschriften deshalb erlassen werden sollen.

S e c h s t e r T i t e l.

Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschiffahrt und des Handels.

§. 42.

Wer Güter für fremde Rechnung auf dem Rheinstrom zu versenden hat, ist berechtigt von dem Schiffer zu fordern, daß er vorher sein Schiff untersuchen und über die Tauglichkeit desselben zu der bevorstehenden Reise, über das hierzu erforderliche und wirklich vorrätliche Geräth, über die Angemessenheit seiner Einrichtung zur

Aufbewahrung der einzunehmenden Güter und über die Schiffsmannschaft ein Zeugniß von vereidigten Sachverständigen sich ausfertigen lasse.

Unterläßt er diese Vorsicht, und die Waaren gehen auf der Reise wegen Untauglichkeit des Schiffers zu Grunde, oder werden aus dieser Ursache beschädiget, so haftet dafür der Absender mit Vorbehalt seines Regresses wider den Schiffer.

§. 43.

Welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges gehören, wird nach dem Bedürfnisse jedes Orts mit landesherrlicher Genehmigung festgestellt.

Es soll aber von fremden Schiffen hierin nicht ein Anderes oder mehr, als von eigenen gefordert werden können.

§. 44.

Jeder Staat bestimmt die Maasregeln, die er in seinen Häfen und auf den Landungsplätzen zur Erleichterung des Handels, zur Beförderung der Schifffahrt und Beschleunigung der Versendungen, zur Handhabung einer guten Ordnung bei dem Ein- und Ausladen zur Sicherheit der ans Ufer gelegten Waaren, und Erhaltung derjenigen, welche man aufzunehmen sich weigert, oder worüber Streit entsteht und überhaupt zum Besten des Handelsstandes und der Schiffer für dienlich erachtet.

§. 45.

Der Schiffer haftet für die Güter, die er zu laden übernommen hat, von dem Augenblicke an, da sie ans Ufer gestellt, und ihm zum Empfang überwiesen werden.

Haben die Waaren erweislich durch Schuld der Beamten gelitten, so ist die ihnen zunächst vorgesetzte Behörde den Ersatz zu leisten verpflichtet, welcher durch den Regress an die Beamten nicht aufgehalten werden darf.

§. 46.

Während der Fahrt darf der Schiffsführer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls wird auf dessen Kosten und Gefahr, wenn auch kein Schaden hieraus entstanden seyn sollte, wofür er auf jeden Fall verantwortlich bleibt, das

Schiff von den Rheinzollbeamten einem Setzschiffer anvertraut.

Es versteht sich von selbst, daß diese Verfügung nicht Statt hat, wenn der Schiffer nur augenblicklich sein Fahrzeug verläßt, und einsweilen den Seinigen anvertraut um den Zoll zu berichtigen, sich mit Lebensmittel zu versehen, u. s. w.

§. 47.

Allenthalben wo wegen Eigenschaft des Fahrwassers nach den bestehenden Vorschriften oder der Observanz, die Lootsen oder die Steuerleute wechseln, ist der Schiffer verbunden einen andern Lootsen oder Steuermann an Bord zu nehmen, und soll, wenn er dieses versäumt, von den Rheinaufsichtsbeamten dazu angehalten werden.

Unter mehrern zugleich anwesenden Lootsen oder Steuerleuten, bleibt dem Schiffer die Wahl.

§. 48.

Flussfahrzeuge, welche wegen ihrer geringen Einsenkung das Fahrwasser nicht einzuhalten brauchen, als Nachen unter dreihundert Zentner Ladungsfähigkeit, Marktschiffe u. s. w. sind von der im vorigen §. ausgedruckten Regel ausgenommen.

§. 49.

Was den Dienst der Lootsen und Steuerleute betrifft, so hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen und in Ansehung der Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maasgabe sein Bewenden, daß dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtungen als dem einheimischen auferlegt werden.

§. 50.

Wer mehrere beladene Fahrzeuge fährt, darf in keinem Falle, gleichviel ob er den Strom auf- oder abwärts fährt, eins dieser Fahrzeuge an das andere anhängen.

Auch ein leeres Fahrzeug, das über dreihundert Zentner Ladungsfähigkeit hat, darf einem beladenen Schiffe nicht angehängt werden. Tritt die Nothwendigkeit ein, das Schiff zu lichten, so sollen die Lichter abgesondert geführt, und wenn sie stromaufwärts gehen, abgesondert bespannt werden.

§. 51.

Mit einer Oberlast auf dem Rhein zu fahren ist verboten. Während der Reise dürfen gleichfalls keine Waaren über Bord auf einem Schiffe ins andere geladen werden, nur die Fälle ausgenommen, wo das Wasser zu niedrig, wenn das Schiff beschädigt ist, oder sonst eine Gefahr eintritt, welche den Schiffer nöthigt ohne Aufschub zu lichten.

§. 52.

Uebertretungen der in den §. §. 50. u. 51. enthaltenen Vorschriften werden von der Regierung des Orts, wo sie zuerst entdeckt wurden, mit einer Geldbusse von einhundert bis dreihundert Franken belegt. Sind andere Nachtheile entstanden, welche der Schiffer durch Nichtbefolgung der Vorschriften verschuldet, so bleibt er auch dafür verhaftet.

§. 53.

Schießpulver soll mit besondern Fahrzeugen geführt und niemals unter andern Gütern verladen werden. Schiffe die damit beladen sind, bleiben so viel es sich thun läßt, von dem Ufer entfernt, und wenn sie entweder, um ausgeladen zu werden, oder weil sie aus einer andern Ursache die Reise nicht gleich fortsetzen können, vor Anker liegen, wird die Polizeibehörde des zunächst gelegenen Orts davon benachrichtigt.

Diese bestimmt, was die öffentliche Sicherheit etwa noch weiter erheischen mag, und der Schiffer hat die ihm gegebene Vorschrift zu befolgen, alles bei der im §. 52. ausgedruckten Strafe, worauf von der Regierung wider die Uebertreter erkannt wird.

§. 54.

Die Flösser sind schuldig einen Nachen voranzuschicken, um die auf dem Strome oder in dem Hafen befindlichen Schiffe, die Mühlen und Brücken zu warnen, damit jeder auf seiner Hut sey, und bei Zeiten die erforderlichen Mafsregeln zu seiner Sicherheit ergreifen könne.

Dieser Nachen soll dem Flosse wenigstens eine Stunde vorhergehen, und damit er auch schon von weitem bemerkt werde, zum Zeichen seiner Bestimmung eine aus sechszehn roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge

aufstecken. Die Befolgung dieser Vorschrift allein soll gleichwohl den Flösser niemals entschuldigen, wenn er übrigens nicht alle mögliche Sorgfalt angewendet hat, um Unglück zu verhüten, wenn er nicht mit den nach der Grösse seines Flosses erforderlichen Geräthschaften versehen war, in der Bauart gefehlt, oder sonst etwas gethan oder unterlassen hat, was ihn nach den allgemeinen Grundsätzen des Rechts verpflichtet, den durch das Vorbeifahren seines Flosses verursachten Schaden zu ersetzen.

§. 55.

Alle Rheinstaaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten, und so oft es nöthig seyn wird, ohne einigen Aufschub auf Kosten desjenigen den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schifffahrt nie einiges Hinderniß im Wege stehe.

Sie verbinden sich ebenfalls, jeder in den Gränzen seines Gebietes, alle in dem Rheinstrome selbst entstehenden Hindernisse der Schifffahrt ohne allen Verzug auf ihre Kosten wegräumen zu lassen.

§. 56.

Um den Leinpfad und die daran stossenden Gebäude oder andere Anlagen zu schonen, sollen bei dem Herausziehen der Schiffe niemals mehr als drei Pferde auf einem Stichseile gehen. Die Uebertreter dieses Verbots können von der Ortsbehörde mit einer Polizeistrafe belegt werden.

§. 57.

Wo Werften, Bohlwerke, Krahne, Wagen, Magazine und Sicherheitshäfen auf Kosten des Staats, in dessen Gebiete der Ort gelegen, oder auf Kosten einer Stadt errichtet sind, ist nur derjenige, der sie wirklich gebraucht zu den Unterhaltungskosten beizutragen, verpflichtet.

Alle dieser Bestimmung zuwiderlaufenden Gewohnheiten sind hiermit abgeschafft.

Ein Schiffer, der am Ufer anlegt und Waaren aussetzt oder einladet, ohne solche Anstalten zu benutzen, und ohne die gewöhnliche Uferbenutzung zu behindern, ist nicht verpflichtet dafür eine Gebühr zu bezahlen.

Die Gebühr für die Benutzung der genannten Anstalten bestimmt der Landesherr, jedoch so, daß darin der Ausländer dem Innländer völlig gleich behandelt wird.

S i e b e n t e r T i t e l.

Von Defraudationen der Gefälle.

§. 58.

Defraudationen der Rheinschifffahrtsgefällen werden mit einer Geldbusse bestraft, welche dem vierfachen Werth der nicht bezahlten Gefälle gleich kommt. Die Gefälle selbst sind hierbei allemal besonders nachzuzahlen.

Bei der Bestimmung der Geldstrafen nimmt man den ganzen Betrag der Gefälle zum Grunde, welche der Schiffer an der Zollstelle, wo der Betrug entdeckt wird, zu unterschlagen versucht hat, und die an allen übrigen auf demselben Gebiete gelegenen Zollstellen wirklich unterschlagen worden sind.

Entdeckt sich bei der Untersuchung, daß auch ein anderer Rheinstaat, oder mehrere von dem Schiffer an ihren Rechten verkürzt worden sind, so wird das aufgenommene Protokoll den betheiligten Zollämtern in beglaubigter Form zur Wahrnehmung ihres Interesse mitgetheilt. Der Schiffer wird jedoch aus diesem Grunde an der Fortsetzung seiner Fahrt nicht gehindert.

§. 59.

Dem Schiffer ist an jeder Zollstelle über die dort geschehene Zahlung eine Quittung auszufertigen; er kann auch an jeder Zollstelle angehalten werden, durch Quittungen zu beweisen, daß er überall, wo er schuldig war, den Rheinzoll und die Schiffsgebühr bezahlt habe.

Wer eine oder mehrere dieser Quittungen nicht beibringen kann, wird bis zum Beweise des Gegentheils als Defraudant angesehen, und hat einsweilen die verwirkte Strafe zu erlegen.

§. 60.

Wer bei einem Zoll-Amte vorbeifährt, ohne zur Entrichtung der Gefälle sich angemeldet zu haben, verfällt in die

oben §. 58. festgesetzte Strafe, es sei denn daß er, um das Schiff, die Ladung oder die Schiffsmannschaft zu retten, durch einen unausweichlichen und klar zu erkennenden Nothfall dazu gezwungen gewesen. Unter solchen Umständen ist es genug, wenn er bei dem Rheinzoll-Amte sich anmeldet, sobald das Schiff, die Güter und die Mannschaft in Sicherheit gebracht sind.

§. 61.

Ergibt sich bei dem Ausladen des Schiffes oder dem Abwiegen der ausgeladenen Güter, daß die Anzahl der auf dem Schiffe befindlichen Colli, deren Bezeichnung oder die Gattung der Waaren, von der im Manifeste angegebenen, verschieden ist, so wird vor allem untersucht, wovon der Unterschied herrühre.

§. 62.

Sind in dem Manifeste ganze Ladungsartikel oder Colli ausgelassen, so hat der Schiffer die im §. 58. bestimmte Geldstrafe nach Verhältniß der Gefälle verwirkt, welche von den im Manifeste verschwiegenen Ladungsartikeln hätte gezahlt werden müssen.

§. 63.

Ist das Gewicht in dem Manifest unrichtig ausgedruckt und die Verschiedenheit ist von der Art, daß man sie nicht als die Folge eines blossen Zufalls ansehen kann, so zahlt der Schiffer die Geldstrafe nach Verhältniß des Mehrgewichts.

§. 64.

Ist anstatt einer Waare, wovon der Zoll oder ein größerer Theil desselben gezahlt werden muß, in dem Manifeste eine andere angegeben, die einem kleinern Theil des Zolls unterliegt, so wird die Geldstrafe nach dem wahren Ertrage der unrichtig angegebenen Artikel berechnet.

§. 65.

Der Schiffer haftet in jedem Falle für die Strafe, ihm bleibt indessen der Regress wider diejenigen vorbehalten, welche durch unrichtige Angaben ihn in Irrthum geführt und zu Schaden gebracht haben.

§. 66.

In Beziehung auf die Strafen, welchen der Schiffer bei den Ein- und Ausfuhr-Zöllen zu Lande, durch unrichtige Erklärungen und andere Contraventionen sich aussetzt, wird auf den dritten Titel verwiesen, und soll durch die gegenwärtige Verordnung den in jedem Rheinstaate geltenden Gesetzen kein Eintrag geschehen.

Achter Titel.

Von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten.

§. 67.

Ehe die gegenwärtige Verordnung in volle Kraft tritt, soll ein in dem Gemeine-Bezirke, worin das Rheinzoll-Amt sich befindet, wohnender, auch ausserdem einem richterlichen Amte vorstehender Beamte ernannt werden, zur summarischen Behandlung und Entscheidung:

- a) aller Contraventionen gegen die Bestimmungen der Schifffahrts-Ordnung und der hierdurch verwirkten Strafen, in so fern der Schiffer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;
- b) aller Streitigkeiten wegen Zahlung der Rheinschifffahrts-, Krahn-, Wage-, Hafen- und Werftgebühren und wegen ihres Betrages;
- c) der von Privat-Personen unternommenen Hemmung des Leinpfades;
- d) der den Eigenthümern der Zugpferde bei dem Herausziehen der Schiffe zu Last gelegten Beschädigungen an Grundeigenthum, so wie über jeden Schaden, den Schiffer oder Flösser während der Fahrt, oder beim Anlanden durch ihre Fahrlässigkeit andern verursacht haben sollen.

Name und Wohnort des Zollrichters soll im Zollamte angeschlagen werden.

§. 68.

Die Richter erhalten ihre Besoldung von dem Staate der sie anstellt und werden bei dem Antritt ihres Amtes nicht

nur im Allgemeinen darauf verpflichtet, daß sie jedem ohne Unterschied der Person schleunige und unparteyische Gerechtigkeit wiederfahren lassen wollen, sondern versprechen zugleich in allen durch die gegenwärtige Verordnung entschiedenen Fällen die darin enthaltenen Bestimmungen zur Richtschnur zu nehmen.

Das Protokoll über die Verpflichtung des hierbei angestellten oder in der Folge dort eintretenden Personals, wird von den Richtern selbst dem Oberaufseher der Rheinschiffahrt zur Nachricht eingesendet und von diesem der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft vorgelegt.

§. 69.

Streitigkeiten welche über die ebenerwähnte Gegenstände an der Zollstelle selbst entstehen, gehören ausschließlich zur Competenz des nach §. 67. daselbst angestellten Rheinzoll-Richters. Wird an einer Rheinzollstelle über Defraudation der Rheinschiffahrtsgefälle geklagt, so untersucht der Richter nicht blos den Betrug, den der Schiffer an der Zollstelle selbst begangen haben soll, wo er zuerst beschuldigt wird, sondern auch die übrigen auf derselben Fahrt, an den vorherigen, von ihm schon zurückgelegten Zollstellen desselben Gebiets begangenen Defraudationen und bringt auch diese bei der Bestimmung der Strafe in Anschlag.

Klagen wider Privat-Personen über Hemmung des Leinpfades oder über Beschädigungen an Grundeigenthum, sind bei dem zunächst wohnenden Zollrichter des Gebiets wo sich der Vorfall ereignet hat, anzubringen.

§. 70.

Der Zollrichter untersucht die bei ihm angebrachten Streitsachen summarisch. Klage, Antwort und alle weitere Ausführungen der Parteien werden mündlich angebracht und zu Protokoll genommen, worauf nach Verschiedenheit der Umstände entweder noch Beweis aufgenommen, Besichtigungen etc. etc. gehalten oder sogleich das Endurtheil erlassen wird.

In allen Fällen werden dem Urtheile, es sei definitiv oder nicht, die Thatumstände welche den Streit veranlaßt haben, die Fragen, worauf es nach den beiderseitigen Verhandlungen in der Sache ankam und die Entscheidungsgründe eingerückt.

Für die Untersuchung können keine Gerichtskosten, sondern blos Ausfertigungsgebühren, Porto etc. etc. nach der für andere Streitsachen eingeführten Taxordnung erhoben werden.

§. 71.

Die Urtheile der Rheinzollrichter werden unter der Autorität des Landesherrn erlassen, von dem sie bestellt sind, sie sind gleichwohl, sobald sie rechtskräftig geworden, auch auf dem Gebiete jedes andern Rheinstaates ohne weitere Untersuchung vollstreckbar.

§. 72.

Hatte die Klage einen Werth von mehr als fünfzig Franks zum Gegenstande, so bleibt es dem unterliegenden Theile unbenommen, wider das Urtheil der ersten Instanz die Berufung einzulegen. Er hat deshalb nach dem 9ten Artikel des Wiener-Vertrags vom 24. März 1815 zwar unter der Central-Commission und der höhern Instanz des Landes, wo das Urtheil ergangen ist, die Wahl. Da jedoch die Central-Commission sich nur einmal im Jahre versammelt, und Gegenstände von mehrerer Wichtigkeit zu verhandeln hat, mithin solche Appellationssachen unmöglich so bald entscheiden kann, als es in diesen Sachen erforderlich ist, so wird in dem Falle, da der Appellant seinen Rekurs an die Central-Commission nimmt, das Urtheil der ersten Instanz auf Anstehen des obsiegenden Theils, auch ohne vorhergegangene Sicherheitsleistung, vollstreckt.

§. 73.

In jedem Rheinstaate bestimmt der Landesherr ein für allemal das Gericht, bei welchem die Appellationen gegen die in diesem Gebiete von den Zollrichtern in erster Instanz gesprochenen Urtheile angebracht werden können.

§. 74.

Wird die Appellation bei diesem Gerichte eingelegt, so hat der Appellant die dort hergebrachten Formen zu beobachten. Ist es dagegen Absicht, die Berufung bei der Central-Commission einzulegen, so wird der Akt wodurch die Appellation eingelegt wird, in den nächsten zehn Tagen, von der Insinuation des Urtheils anzurechnen; dem Gerichte,

welches entschieden hat, in der Person des Gerichtsschreibers und dem obsiegenden Theile an dem in der ersten Instanz dort erwählten Domicil, oder in dessen Ermangelung gleichfalls auf der Gerichtschreiberei durch einen Notar oder Gerichtsvollzieher zugestellt.

Dieser Akt enthält eine summarische Anzeige der Beschwerden des Appellanten, nebst der Erklärung, daß die Appellation bei der Central-Commission fortgesetzt werden solle.

Der Appellant übergibt zugleich in den nächsten vier Wochen, nach der geschehenen Insinuation des Appellations-Akts eine schriftliche Ausführung seiner Beschwerden bei dem Richter, der in der ersten Instanz erkannt hat. Der Appellat antwortet darauf in der ihm vorzubestimmenden Frist, und die Verhandlungen werden darauf mit den vorherigen Akten dem Ober-Aufseher der Rheinschiffahrt eingeschickt, der sie der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft zur Bescheidung vorlegt.

Werden die in dem gegenwärtigen §. dem Appellanten vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet, so wird die Appellation als aufgegeben und nichtig angesehen.

N e u n t e r T i t e l.

Von den Amtsbefugnissen und Pflichten der Central-Commission, des Oberaufsehers und anderer bei der Rheinschiffahrt angestellten Beamten und deren Besoldung.

§. 75.

Zur Vollziehung der gegenwärtigen Ordnung konkurriren, jeder in dem ihm angewiesenen Wirkungskreise:

1. Die Control-Commission;
2. Der Oberaufseher der Rheinschiffahrt;
3. Vier Aufseher, und
4. die auf den einzelnen Zollstellen oder an andern Landungs-Plätzen angestellten Zolleinnehmer und andere Beamten.

§. 76.

Von jedem Rheinstaate wird jährlich ein Bevollmächtigter nach Mainz abgeordnet. Diese Bevollmächtigten haben

den Auftrag, gemeinschaftlich über die allgemeinen Angelegenheiten der Rheinschiffahrt, über die Mittel, sie in Aufnahme zu bringen, und über alles, was den ausländischen sowohl als den innländischen Handel auf dem Rheinstrom betrifft, zu berathschlagen.

Sie vereinigen sich jedes Jahr am 1ten November in Mainz, und müssen ihre Geschäfte innerhalb eines Monats beendigen. Sind dieser Geschäfte zu viel, als daß sie in einem Monat beendigt werden könnten, so versammeln sie sich nochmals im nächsten Frühjahr auf einen Monat.

§. 77.

Die Vereinigung dieser Abgeordneten bilden nach dem 10ten Artikel des Wiener-Vertrags vom 24ten März 1815 die Central-Commission. Das Loos bestimmt für die Dauer jeder Sitzung, wer bei derselben das Präsidium führen, die vorliegenden Gegenstände zum Vortrag bringen, die dazu erforderlichen Vorarbeiten unter die Mitglieder vertheilen, und den Geschäftsgang leiten soll.

Ein anderes Mitglied übernimmt die Geschäfte des Sekretariats, führt in den Sitzungen die Feder und besorgt durch die von der Central-Commission dazu bestimmten Schreiber die Ausfertigung aller Beschlüsse.

§. 78.

Die Commission ernennt, ehe für diesmal die in Mainz versammelten Commissarien sich trennen, den Oberaufseher der Rheinschiffahrt und übergibt demselben die Aufbewahrung ihres Archivs. Dieser Beamte ist gleich den übrigen Aufsehern, ihr in seinen Amtsverrichtungen untergeordnet.

§. 79.

In der Folge besteht ihre Beschäftigung blos darin, daß sie über die Art, wie die gegenwärtige Verordnung bis dahin befolgt worden, Erkundigungen einzieht, bei ihren allerhöchsten und höchsten Committenten, in so weit es nöthig oder nützlich seyn mag, neue Verordnungen in Vorschlag bringt; den betreffenden Behörden die Beschleunigung der Arbeiten empfiehlt, die im Flossbette, zur Beschützung des Ufers oder an dem Leinpfade entweder dringend nöthig sind, oder doch zur Beförderung der Schiffahrt mit Vortheil vorgenommen werden können, und daß sie den im 16ten

Artikel des Wiener-Vertrags ihr vorgeschriebenen Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt, ihre Fortschritte oder ihre Abnahme und über die für rathsam erachteten Veränderungen entwirft. Endlich entscheidet sie in der zweiten und letzten Instanz die bei ihr eingeführten Prozesse.

§. 80.

Alle Beschlüsse der Central-Commission werden, in so weit es hierbei nicht auf die Rechte einzelner Staaten ankommt, in der Regel nach der absoluten Mehrheit der Stimmen abgefaßt.

Ueber den Sinn und die Auslegung des Wiener-Vertrags oder einer andern Verfügung, die nur durch gemeinschaftliche Uebereinkunft zu Stande gekommen ist, kann die Mehrheit ihre Ansichten und Meinungen der mindern Zahl oder auch einem einzeln Staate nicht aufdringen, auch nicht in ihrem Namen Gesetze oder allgemeine Verordnungen erlassen, und eben so wenig einem Rheinstaaate neue Verbindlichkeiten auferlegen, die dieser nie übernommen zu haben behauptet.

§. 81.

Die Central-Commission ernennt den Oberaufseher auf Lebenszeit. Bei dieser Erneuerung haben, nach Vorschrift des 13ten Artikels des Wiener-Vertrags; von überhaupt 72 Stimmen, der preussische Commissair vier- und zwanzig, der französische zwölf, ebensoviel der niederländische Commissär, und die Commissarien der übrigen deutschen Fürsten vier- und zwanzig Stimmen, welche letztere sich nach Verhältniß der Uferstrecken mit elf Stimmen für den badischen, sechs für den hessendarmstädtischen, vier für den bayrischen und drei für den nassauischen Commissär theilen.

§. 82.

Der jährliche Bedarf der Central-Commission zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Kosten wird allemal zum voraus bei der Zusammenkunft vom 1ten November für das folgende Jahr bestimmt.

Zu den gemeinschaftlichen Kosten, werden nur die Besoldung des Oberaufsehers, dessen etwanige Pension und die Kanzleikosten gerechnet.

Ihre Vertheilung geschieht in der Art, daß zu jedem tausend Franks:

Frankreich einhundert und zwölf Franks

Baden einhundert und achtzig Franks

Bayern acht und sechzig Franks

Hessendarmstadt einhundert Franks

Nassau acht und vierzig Franks,

Preussen dreihundert fünf und vierzig Franks

Die Niederlande einhundert sieben und vierzig Franks betragen.

Die Zahlungen geschehen vierteljährig zum Voraus, spätestens am 24ten Dezember, 24. März, 24. Juni u. 24. September jeden Jahres für das folgende Quartal.

Die Mitglieder der Central-Commission besorgen, daß der Antheil ihrer allerhöchsten und höchsten Committenten zu gehöriger Zeit an die gemeinschaftliche Kasse zu Mainz kostenfrei abgeliefert werde, der Oberaufseher empfängt hieraus seine Besoldung, und bestreitet aus dem Ueberschusse die bei der Versammlung der Central-Commission aufgegangenen gemeinschaftlichen Kanzleikosten.

§. 83.

Die Besoldung des Ober-Aufsehers besteht in zwölf tausend Franks jährlich mit Einschluss der Schreib-Materialien und anderer Erfordernisse seines eigenen Bureau. Ihm wird dabei in Dienstsachen die Portofreiheit gestattet.

§. 84.

Er hat seinen Wohnsitz in Mainz und correspondirt mit den Aufsehern und mit den ersten Civilbehörden jedes am Rheinufer liegenden Departements.

Seine Hauptpflicht ist, dafür zu sorgen, daß gegründeten Beschwerden, welche die Aufseher, die Handelsleute oder die Schiffer in Angelegenheiten der Rheinschiffahrt bei ihm anbringen, schleunig abgeholfen werde.

Sollten in irgend einem Hafen Unordnungen und Mißbräuche sich einschleichen, an einem Orte auf dem Rheinstrome zum Nachtheile der Rheinschiffahrt, unter welchem Vorwande es immer sei, neue Abgaben eingeführt, die hier festgestellten erhöht, oder sonst der Rheinschiffahrt neue Lasten aufgebürdet werden, so steht es Jedem, der sich hierdurch verletzt glaubt, frei, sich an die betreffende Orts-

oder Bezirks-Behörde, oder auch an den Aufseher der Rheinschiffahrt, in dessen Bezirke sich der Vorfall, ereignet hat, und wenn hierauf den Beschwerden nicht abgeholfen wird an den Oberaufseher zu wenden. Letzterer kann zur Erörterung der ihm angezeigten Mängel und Beschwerden den Aufsehern und den Rheinzollbeamten Auftrag ertheilen. Wenn derselbe die Angaben oder die Klagen für begründet hält, hat er solche der betreffenden ersten Departemental-Behörde bekannt zu machen, und auf Abhülfe anzutragen. Erfolgt die Abstellung nicht, so sind alle Beschwerden vor ihm der Central-Commission vorzulegen, und bleibt deren weitere Entschliessung abzuwarten. Damit diese ohne Aufschub gefasst werden kann, muß der Oberaufseher die Departementalbehörde auch davon in Kenntniß setzen, daß der streitige Gegenstand vor die Central-Commission gelangen werde. Jener Behörde liegt es alsdann ob, zu veranlassen, daß der Bevollmächtigte des betreffenden Staats mit der erforderlichen Instruktion zeitig versehen werde.

Eben dieses Verfahren hat Statt, wenn Hindernisse die im Flußbette entstehen, und die Rheinschiffahrt beschwerlicher machen, nicht zu der ersten gelegenen Zeit aus dem Weg geräumt; wenn die an dem Rheinufer und dem Leinpfade erforderlichen Reparaturen vernachlässiget werden; wenn die Rheinzoll-Beamten durch ihr Benehmen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, oder die Steuerbeamten dem Wiener-Vertrage und der gegenwärtigen Verordnung zuwider die Freiheit der Rheinschiffahrt verletzen sollten.

Vor den jährigen Versammlungen der Central-Commission hält der Oberaufseher alle Materialien bereit, die dazu beitragen können, ihre Arbeiten zu erleichtern, sie über den Zustand der Rheinschiffahrt, ihre Mängel, und Bedürfnisse gründlich zu unterrichten, und ihr nützliche Vorschläge zu machen.

§. 85.

Der Oberaufseher legt seinen Amts-Eid vor der Central-Commission in die Hände des Präsidenten ab, und verspricht alle in der gegenwärtigen Verordnung ihm auferlegten Pflichten treu und genau zu erfüllen.

§. 86.

Hält die Central-Commission für nöthig, den Oberaufseher von seinem Posten zu entfernen: so kann sie nach

Beschaffenheit der Umstände darüber berathschlagen, ob er lediglich entlassen oder ob er vor Gericht gezogen werden soll.

Im ersten Falle erhält der Oberaufseher, wenn er noch nicht zehn Jahre gedient hat, die Hälfte; sonst aber zwei Drittel seiner bisherigen Besoldung als Gnadengehalt. Eben dies geschieht, wenn er in Ruhestand deswegen gesetzt wird, weil ihm sein Gesundheits-Zustand nicht erlaubt, länger zu dienen. Die also bewilligte Pension wird auf eben die Weise, wie die Besoldung selbst gezahlt.

Im zweiten Falle entscheidet die Central-Commission in einer, nach Vorschrift des 17. Art. des Wiener-Vertrags, vorgenommenen Berathschlagung, und also nach absoluter Mehrheit der Stimmen, welche Gerichte in erster und zweiter Instanz ihn richten sollen, und er wird alsdann nachdem über ihn ausgesprochenen Urtheile behandelt.

Ueber die Frage, ob der Oberaufseher entlassen werden soll, wird von der Central-Commission auf dieselbe Weise wie bei Ernennung dieses Beamten §. 81. abgestimmt. Er verliert jedoch seine Stelle nicht, wenn er nicht wenigstens zwei Drittel der im §. 81. bestimmten Anzahl von Stimmen gegen sich hat.

§. 87.

Der Rhein wird in vier Aufsichts-Bezirke getheilt. Der erste erstreckt sich von Basel bis zum Ausflusse der Lauter, der zweite von dort bis zum Ausflusse der Nahe, der dritte von der Nahe bis an die niederländische Gränze und der vierte auf das ganze niederländische Gebiet.

Für jeden dieser Bezirke wird ein besonderer Aufseher für die Rheinschiffahrt auf Lebenszeit ernannt. Frankreich und Baden den ersten; Bayern, Hessendarmstadt und Nassau den zweiten, Preussen den dritten und die Niederlande den vierten.

Jeder Aufseher erhält seine Besoldung von den Staaten, welche ihn ernannt haben. Von diesen wird ihm auch sein Wohnsitz in einer rheinischen Handelsstadt, seines Bezirks angewiesen.

In Dienstsachen wird den Aufsehern in allen Rheinstaa-
ten die Portofreiheit gestattet.

§. 88.

Das Amt des Aufsehers, welcher dazu von den Staaten, die ihn ernannt haben auf die gegenwärtige Ordnung verpflichtet wird, ist, den ihm angewiesenen Bezirk zweimal im Jahre zu bereisen, die im Fluß entstandenen Schifffahrts- Hindernisse zu untersuchen, den Zustand des Leinpfades in Augenschein zu nehmen, und hierüber sowohl, wie über alle der gegenwärtigen Verordnung zuwiderlaufende Mängel, die er entweder auf seinen Reisen entdeckt oder durch eingezogene Berichte vernimmt, seine Regierung zu benachrichtigen, oder so fern er von ihr dazu ermächtigt ist, diese Mängel gleich abzustellen.

Ueber den Erfolg seiner Bemühungen und Vorschläge benachrichtiget er den Oberaufseher.

Er darf wegen der bei ihm angebrachten Beschwerden keine Sporteln nehmen.

§. 89.

Jeder Staat ernennt selbst die an den Zollstellen seines Gebiets zum Dienste erforderlichen Zollbeamten und verpflichtet sie auf die gegenwärtige Ordnung. Die Bestimmung ihrer Besoldungen und ihrer Pensionen, wenn sie in Ruhestand versetzt werden, bleibt ebenfalls dem Gutfinden des Landesherrn einzig anheim gestellt. Neben-Emolumente wozu der Schiffer etwas beizutragen hätte, dürfen in keinem Falle eingeführt werden.

Wo der Rheinzoll für gemeinschaftliche Rechnung mehrerer Rheinstaaten erhoben wird, bleibt es den betreffenden Regierungen überlassen, sich über ihre gegenseitige Konkurrenz zu den Ernennungen zu vereinigen.

§. 90.

Die Rheinschiffahrt-Beamten, zu welcher Klasse sie immer gehören, dürfen weder selbst Handel treiben noch Antheil an einer Handlung, auch nicht als *Associés commanditaires* oder *en participation*, nehmen. Concussion und Bestechungen, zu welcher letztern Klasse auch jede Annahme eines Geschenks von Zollpflichtigen oder für deren Rechnung gehört, ziehen auf jeden Fall, vorbehaltlich der übrigen gesetzlichen Strafen, die Dienst-Entsetzung nach sich.

§. 91.

Alle Rheinzoll-Beamten sind schuldig, ihren Dienst in eigener Person zu versehen.

§. 92.

Alle Lokalkosten, wozu auch die Gehalte und Pensionen der Zollbeamten zu rechnen, sind ausschließlich für Rechnung der Staaten, welchen die Gefälle gehören.

Zehnter Titel.

Von der Vollziehung der Rheinschiffahrts-Ordnung.

§. 93.

Die von den Staaten des Rheins genehmigten und mit der Ratifikation versehenen Urkunden dieser Rheinschiffahrts-Ordnung, welche als ein Vertrag gilt, der nur mit allerseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann, werden längstens in zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung in Mainz ausgewechselt. Dem ein- und dreissigsten Tag nach erfolgter Auswechslung wird die Ordnung von Basel bis zu den Mündungen des Rheins und den niederländischen Seehäfen und von diesen bis Basel in Vollzug gesetzt. Alle auf der Rheinschiffahrt bis jetzt haftenden Lasten, welche darin nicht ausdrücklich beibehalten sind, unter welchen Namen sie immer bekannt seyn mögen, namentlich alle Zölle, Lizenten, Transitogebühren oder Umschlagsrechte sind von eben diesem Tage an abgeschafft. —

Geschehen und unterzeichnet zu Mainz den

A.

T a r i f

der Gebühren, welche von den Schiffsgefässen bei der Schifffahrt auf dem Rhein, nach Verhältniß ihrer Ladungsfähigkeit an jeder Zollstelle zu erlegen sind,

Für ein Fahrzeug von								Franks.	Cts
50 und unter 300 Centner, der Centner à 50 Kilogrammes -- --								—	10
300	=	600	--	--	--	--	--	1	—
600	=	1000	--	--	--	--	--	2	—
1000	=	1500	--	--	--	--	--	4	—
1500	=	2000	--	--	--	--	--	6	—
2000	=	2500	--	--	--	--	--	9	—
2500	=	3000	--	--	--	--	--	15	—
3000	=	3500	--	--	--	--	--	21	—
3500	=	4000	--	--	--	--	--	27	—
4000	=	4500	--	--	--	--	--	33	—
4500	=	5000	--	--	--	--	--	39	—
5000 Ctr. und darüber -- -- -- -- --								45	—

Wird eine Zollstelle ganz aufgehoben, so werden die bisher daselbst erhobenen Schiffsgebühren an der vorhergehenden Zollstelle von denen Schiffen mit erhoben, die ihre Fahrt über die aufgehobene Zollstelle hinaus fortsetzen wollen.

Mainz, den —

B.

— 70 —

Tarif für den Rheinzoll.

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein verschifft werden, und die nicht ausdrücklich Ausnahmsweise geringer belegt sind, wird für den Centner an Rheinzoll erhoben:

Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt					
von	bis	abwärts an der Zollstelle			aufwärts an der Zollstelle		
		zu	Cent	Mil.	zu	Cent	Mil.
1	Basel	Breisach . .	13	9	Breisach . .	20	9
	Wenn unterhalb Basel abgefahren ist						
		Desgleich..	7	=			
2	Breisach . .	Strasburg . .	12	9	Strasburg . .	19	4
3	Strasburg . .	Neuburg . .	15	1	Neuburg . .	22	8
4	Neuburg . .	Germersh..	9	4	Germersh..	14	1
5	Germersh..	Mannheim..	13	1	Mannheim . .	19	8
6	Mannheim..	Hessen.Bad.	2	9	Desgleich..	4	3
	Gränze						
7	Hessen.Bad.	Mainz . . .	15	9	Mainz . . .	23	9
	Gränze						
	Wenn unterhalb Mann- heim zu Worms, Rhein- türkheim oder Gerns- heim abgefahren ist um in den Main zu gehen .						
		Desgleich..	9	4			
8	Mainz . . .	Einfluss der	5	7	Desgleich..	8	6
		Nahe bei					
		Bingen					
9	Einfluss der	Kaub	3	2	Kaub	4	8
	Nahe						
10	Kaub	Einfluss der	9	3	Desgleich..	14	0
		Lahn					
11	Einfluss der	Koblenz . .	1	4	Koblenz . .	2	0
	Lahn						
12	Koblenz . .	Andernach..	5	5	Andernach . .	8	3
13	Andernach..	Linz	3	1	Linz	4	7
14	Linz	Köln	11	8	Köln	17	7
15	Köln	Düsseldorf.	11	6	Düsseldorf . .	17	4
16	Düsseldorf.	Ruhrort . .	7	4	Ruhrort . .	11	1

Für die Rheinstrecke			Bei der Fahrt					
		bis	abwärts an der Zollstelle			aufwärts an der Zollstelle		
von	zu		Cent	Mil.	zu	Cent	Mil.	
17	Ruhrort . .	Wesel . . .	Ruhrort . .	7 = 3	Wesel . . .	11 = 0		
18	Wesel . . .	Niederländ. Preufs. G. bei Schen- kenschanz	Wesel . . .	10 = 3	Emmerich .	15 = 5		
19	Nied.Preus. Gränze	Nymwegen .	Schenken- schanz	4 = 3	Nymwegen .	6 = 5		
20	Nymwegen .	Rossum . .	Nymwegen .	7 = 2	Rossum . .	10 = 8		
21	Rossum . .	Gorcum . .	Rossum . .	5 = 6	Gorcum . .	8 = 4		
22	Gorcum . .	Rotterdam, Dortrecht oder über Gauda nach Amsterd. .	Gorcum . .	5 = 1	Rotterdam .	7 = 7		
Wenn oberhalb Rotter- dam, Dortrecht oder Amsterdam geladen worden				= = =	Gorcum . .	7 = 7		
23	Nied.Preus. Gränze	Arnheim . .	Schenken- schanz	4 = 7	Arnheim . .	7 = 1		
24	Arnheim . .	Wick	Arnheim . .	8 = 4	Wick	12 = 6		
25	Wick	Schonhofen	Wick	8 = 2	Schonhofen	12 = 4		
26	Schonhofen	Rotterdam oder über Gauda und Amsterd.	Schonhofen	8 = 2	Rotterdam Amsterdam	12 = 4		
Wenn oberhalb Rotter- dam oder Amsterdam geladen worden				= = =	Schonhofen	12 = 4		
27	Wick	Utrecht . .	Wick	6 = 1	Utrecht . .	9 = 3		
28	Utrecht . .	Amsterdam	Utrecht . .	10 = 7	Amsterdam	16 = 1		
29	Nied.Preus. Gränze	Zütphen . .	Schenken- schanz	8 = 8	Zütphen . .	13 = 3		
30	Zütphen . .	Campen . .	Zütphen . .	11 = 3	Campen . .	17 = 0		
31	Campen . .	Amsterdam	Campen . .	8 = 8	Amsterdam	13 = 3		
Von oberhalb Amsterdam verladenen aufwärts gehenden Güter				= = =	Campen . .	13 = 3		

A u s n a h m e n.

A. Ein Viertel von obigen Tarifsätzen wird entrichtet von

1. unausgelaugter Asche ;
2. Gufseisen in Gängen und Masseln, und Roheisen;
3. Galmeierz;
4. Getraide aller Art ;
5. Getrockneten Hülsenfrüchten ;
6. Lohrinde ;
7. Mehl und Grütze aller Art ;
8. Pech ;
9. Sämereien aller Art ;
10. raffinirtem und nicht raffinirtem Kochsalz ;
11. behauenen Bruchsteinen zu Fußboden, Mühlsteinen, Schleifsteinen ;
12. Theer.

B. Ein Zwanzigstel des Tarifsatzes wird entrichtet von:

1. Alaun-Erde und Alaun-Steinen ;
2. Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus ;
3. allen, nicht besonders genannten, rohen Erzen ;
4. Gyps ;
5. Kalk ;
6. Gebrannten Steinen aller Art ;
7. Steinkohlen ;
8. Schiefersteinen ;
9. gemeiner Töpferwaare ;
10. Torf und Torfkohlen ;
11. Vitriol-Steinen oder Vitriol-Erde.

C. Es wird von Bau- oder Nutzholz der Zoll nach cubischem Maafs entrichtet, und zwar :

1. Von Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Aepfel- und Kornelholz von einem Cubikmeter
 - a) bei der Fahrt abwärts so viel wie von vier Centner nach der ersten Geldspalte
 - b) bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von zwei und einem halben Centner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs
2. von Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlenholz und andern weichen und harzigen Holzarten, von einem Cubikmeter :

- a) bei der Fahrt abwärts, so viel wie von zwei Centner nach der ersten Geldspalte
- b) bei der Fahrt aufwärts so viel wie von einem und einem viertel Centner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs.

D. Anstatt der Tarifsätze wird blos die Schiffsgebühr nach dem besondern Tarif für dieselbe noch einmal, mithin doppelt erhoben, wenn die Ladung des Schiffs lediglich enthält:

1. Frische Butter in einzelnen Stücken ;
2. Dünger aller Art, als ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist etc. etc. ;
3. Eier ;
4. gemeine Erden, wie Sand, Lehm etc. etc. ;
5. Faschinen zum Wasserbau ;
6. lebende Fische ;
7. Futterkräuter, Heu und Schilf ;
8. frische Gartengewächse als Blumen, Gemüse, genießbares Wurzelwerk ;
9. Geflügel ;
10. Milch ;
11. frisches Obst ;
12. gebrochene Bau- und Pflastersteinen ;
13. Stroh und Spreu ;
14. lebende Thiere.

Wenn ein Schiff von diesen Artikeln nicht überhaupt fünfzig Zentner geladen hat, bleiben sie ganz ausser Betracht und frei, wenn dagegen das Schiff noch andere Gegenstände geladen hat, so ist der dafür bestimmte Zoll noch besonders zu zahlen.

Mainz, den ten

M a n i f e s t

des Schiffsführers Johann Seifert, wohnhaft zu Köln.

Das von dem Unterzeichneten unter preussischer Flagge geführte Schiff genannt Franziska, welches 25 Last zu tragen vermag, gehört eigenthümlich dem { N. N. zu N. } Deklaranten. Die Ladung ist zu Arnheim eingenommen und aus folgendem Nachweise das Weiter-Erforderliche zu ersehen.

N ^o . der Frachtbriefe nach der Zahlfolge.	Namen der Versender und Empfänger.	Bestimmungsort der Waare.	Der Collis od. Gebinde		Benennung der Waare	Gewicht derselben.	Betrag der Rheinzoll-Gefälle.
			Zahl.	Zeichen u. Nummern,			
1	Gottwold und Comp ^e . an H. Magnus --	Coblenz	3	$\Delta \begin{smallmatrix} ++ \\ ++ \end{smallmatrix} \frac{1}{2}$ $\vee \begin{smallmatrix} ++ \\ ++ \end{smallmatrix} \frac{1}{3}$	Zucker	197 $\frac{7}{8}$ Ctr.	B e m e r k u n g. Die Zollempfänger nehmen sich Dubla der Manifeste und werfen in der hinzugefügten Spalte den Betrag der Gefälle aus.
2	Hirsch an J. P. Günther	Dito --	4	$\frac{0}{50}$ 60. 61. 62. 63.	Oehl	3 Fafs wiegen 19 Ctr.	
3	G. Salzmann an Wittw. Mayer	Mainz	13	$\frac{0}{Q}$ 1—13	Kaffe	31 Ctr.	

Dafs vorstehende Deklaration die ganze Ladung des Schiffers umfaßt, und dafs diese ihrem Gehalte nach vollständig und richtig angegeben ist, wird hiermit versichert.

Arnheim den 3. April 1821.

(Unterschrift)

Die Mittheilung dieses Entwurfes eines definitiven Reglements war begleitet von folgender Circular-Note des königl. preussischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, an die, bei der Rheinschiffahrt theiligte Regierungen.

Es sind bald fünf Jahre verstrichen, daß die Central-Commission in Mainz sich vereinigt hat, um die neue Rheinschiffahrts-Ordnung in Gemäfsheit der Wiener-Convention zu entwerfen. Es sollte dieß nach Artikel 32 der letzteren eine Arbeit seyn, mit welcher sich die Commission zu beschäftigen hätte, sobald sie nur zusammen getreten seyn würde. Statt dessen haben sich bisher alle Verhandlungen derselben um eine interimistische Instruktion gedreht, ¹⁾ welche sich die Wiener-Convention ihrem Inhalte nach so bestimmt und entschieden und ihrer Fassung nach, so klar und einfach dachte, ²⁾ daß dieselbe zufolge des 31. Artikels

1) Preussen trug im 10. Protokoll der Central-Commission vom 13. Sept. 1816 auf baldige Redaktion einer interimistischen Instruktion an. Am 24. Jänner 1817 schlug es vor, neben der interimistischen Instruktion ein Polizei-Regiment eintreten zu lassen. In keiner seiner Propositionen vor dem 24 Oktbr. 1817 gedachte es mit einer Silbe der Abfassung eines definitiven Reglement.

2) Was dem Inhalte nach bestimmt und entschieden, so wie der Fassung nach klar und einfach ist, kann nicht mit vernünftigen Gründen bestritten werden. Doch hat die entschiedene Mehrheit der Central-Commission ihre Behauptung, daß der Stappel-Zwang schon im Interimistikum aufhören müsse, auf eine Erwägung verdienende Art motivirt.

Preussen knüpfte die Erlassung einer interimistischen Instruktion, so wie sie die Central-Commission wollte, lediglich an die Bedingniß, daß zu gleicher Zeit die Schiffahrtsfreiheit bis in das Meer eintrete und gestand sogar in der Sitzung vom 24. Oktbr. 1817 die Aufhebung des Stappels für alle Rheinuferstaaten zu, wenn nur Holland von dem Genusse derselben so lange ausgeschlossen bleibe, bis man wegen dem Art. 1. der Wiener-Convention (Schiffahrtsfreiheit in oder an das Meer) mit ihm im Reinen sey. Es mußte also doch nicht entschieden, klar und deutlich seyn, daß von der interimistischen Instruktion in jedem Falle die Aufhebung des Stappel-Zwangs ausgeschlossen bleibe, indem sich ansonsten Preussen nicht zu solchen Vorschlägen oder eigentlichen Vergleichs-Versuchen über einen zweifelhaften Gegenstand entschlossen haben würde. Es konnte auch, da sein hoch-

in derselben Zeit (*à cette même époque*), wo nach der Voraussetzung der Convention die Commission zusammen treten würde, nämlich am 1ten Juny 1815, im Namen aller Staaten des Rheins erlassen werden sollte. Aber auch diese interimistische Instruktion ist bis jezo noch nicht zu Stande gekommen.

Geht man die Geschichte der bisherigen Verhandlungen durch, so findet man leicht den Grund, um die Fruchtlosigkeit der angewandten Bemühungen zu erklären. Statt zu unterscheiden, was die Wiener-Convention streng gesondert hatte, interimistische Instruktion und definitives Reglement ging die Central-Commission von Anfang an darauf aus, Gegenstände, welche entweder gerade zu in das *définitive* Reglement gehören, oder doch dessen Existenz voraussetzen, gleichsam, als sey es eine höchst ungewisse Sache, ob ein solches Reglement zu Stande kommen würde, in den Inhalt einer interimistischen Instruktion aufzunehmen. Die Gegenstände wurden nach der Verschiedenheit der Interessen der Staaten von einem aufgestellt, von andern bestritten; es folgten Vorschläge zur Annäherung, theilweise oder bedingte Zugeständnisse, und die Verhandlungen, welche sich zunächst mit Entwicklung und Anwendung der in der Wiener-Convention aufgestellten Prinzipien hätten beschäftigen sollen, gingen in Vergleichsversuche über, ehe noch eine Erörterung jener Prinzipien in ihrem Zusammenhange Statt gefunden hatte. 3)

Man konnte nicht erwarten, daß der Entwurf einer interimistischen Instruktion, welcher im Wege eines solchen Vergleichsversuchs nach mehreren früher unternommenen und wieder zurückgelegten Entwürfen, in der 80ten Sitzung

verdienter Gesandte auf dem Wiener-Congresse den größten Antheil an der Wiener-Convention hatte, am besten wissen, was der Absicht, aber nicht der Fassung nach klar und deutlich war. Daher knüpfte es die zweifelhafte Frage über die Schifffahrtswfreiheit in oder an das Meer an die eben so zweifelhafte, ob der Stappel für das Interimistikum nur der Form, oder der Sache nach als aufgehoben anzusehen sey, oder wie es sich ausdrückt, als Grundsatz in die interimistische Instruktion, als Thatsache aber in das definitive Reglement gehöre.

- 8) Von Preussen als einem der größten, am meisten betheiligten und mit dem Geiste der Wiener-Convention vertrautesten Uferstaate, hing es ab, den Weg zu proponiren, der die Central-Commission sicherer und richtiger zum Ziele führen könne.

der Central-Commission an 7ten Januar 1818 zur Abstimmung gebracht wurde, die Zustimmungen der Regierungen erhalten würde. 4) Schon ehe man es von preussischer Seite erinnerte, erklärte der königlich-niederländische Commissair in der 85ten Sitzung am 6ten Februar 1818, daß die Arbeit vieles enthalte, was zum definitiven Reglement gehöre. Der preussische Bevollmächtigte, wiewohl ohne besondern Auftrag seiner Regierung, 5) jedoch mit der allgemeinen Anweisung versehen, jedem Bemühen, welches auf die baldige Ausführung der Wiener-Convention hinziele, bereitwillig sich anzuschließen, glaubte im Sinne seiner Regierung zu handeln, wenn er zum Erfolge jener Vergleichsversuche mitwirken würde, und so zeigte er sich auch in der Sitzung am 7ten Januar 1818 bereit, die Annahme des Entwurfs, so wie er vorgelegt worden, bei seiner Regierung in Antrag zu bringen. Gern hätte diese gewünscht hierauf eingehen zu können, um nach langen Verhandlungen endlich einmal einen Schritt in der Ausführung der Wiener-Verabredung zu bewirken, wenn sie nach kluger Erwägung auch nur hätte zweifelhaft darüber seyn können, daß selbst dieses Resultat nicht einmal erreicht, und überdem die Aufstellung des definitiven Reglements geradezu vereitelt werden würde. 6)

Man braucht sich nur die Unvollkommenheiten und selbst Widersprüche des Entwurfs einer interimistischen Instruktion wie sie in dem preussischen Votum vom 8ten September 1818. angedeutet sind, zu vergegenwärtigen um einzu-

4) Von Bayern, Frankreich und Nassau, aber nicht von Baden und Hessen war die Zustimmung zu der interimistischen Instruktion ihrem Interesse nach mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten.

5) Die betheiligten Höfe waren am Schlusse der Wiener-Conferenzen ersucht worden, ihre Bevollmächtigte zur Central-Commission mit den nothwendigen Instruktionen zu versehen. Eine bloße Anweisung des königl. preussischen Bevollmächtigten, sich jedem Bemühen zu Ausführung der Wiener-Convention anzuschließen, war weder eine Instruktion noch eine unbeschränkte Vollmacht, folglich blieb es nach unserer Ansicht dem Zufall überlassen, ob die Ansicht des Bevollmächtigten der Ansicht seiner Regierung bei noch so vielen Entwurfs-Versuchen entsprechen werde.

6) Das Letztere ist sehr richtig; denn es mußte eben so sehr der niederländischen Politik zusagen das definitive Reglement zu vereiteln, als der preussischen, es zu keiner interimistischen Instruktion mit Aufhebung des Stappels ohne freie Fahrt in das Meer kommen zu lassen.

sehen, daß wenn auch der Entwurf angenommen worden wäre, man über die Schwierigkeiten, welche jene Mängel der Ausführung entgegen stellten, zur Verhandlung hätte zurückkehren müssen, und diese, nachdem man die reinen und klaren Bestimmungen der Wiener-Convention verlassen hatte, nur viel schwieriger würde wieder gefunden haben.

Diejenigen Mitglieder der Central-Commission, welche sich für die Annahme des Entwurfs erklärten, und seitdem ein gleiches unausgesetzt von Preussen verlangt haben, nennen in dem gemeinsamen Votum, welches sie am 13. März 1818 zum 89ten Conferenz-Protokoll gegeben haben, die in der Convention von 1814 vorgeschriebenen Einrichtungen, welche sich auf den Umschlag in Mainz und Köln beziehen, die beiden gesetzlich etablirten Pole für die allgemeine Polizei der Schifffahrt, und für die Controlle der Schifffahrts-Abgabe.

Eine gleiche Ansicht hatten die Herren Eichhoff, Ockhart und Wenzel, von welchen der Entwurf der interimistischen Instruktion ausgearbeitet worden ist, indem sie in der Denkschrift vom 2. Januar 1818 womit sie denselben der Central-Commission übergaben, es als einen Haupt-Gesichtspunkt bezeichnen, welcher sie bei der Abfassung geleitet habe :

qu'en faisant cesser réellement l'ancien droit de la relâche forcée dans les villes de Cologne et Mayence il soit avisé au même instant à des mesures de précaution, afin que par la suppression du dit droit, le commerce ne voye exposé ses transports à des risques ou retards, ni le fisc ses droits à des manoeuvres illicites et fraudes.

Was hier

mesures de précaution genannt wird, heißt in der wiener Schifffahrtsakte, Artikel 27.

„dispositions particulières qui regardent la police pour les ports d'embarcation, de décharge et de versemens de chargemens, les associations de bateliers, les conditions requises pour être batelier; la grande et la petite navigation, si une pareille distinction, qui ne peut plus exister dans le sens que lui donne la Convention de 1804, devra être maintenue sur d'autres rapports et par d'autres raisons.”

und wird zum definitiven Reglement verwiesen.

Wenn man sich einen vollständigen Begriff von dem macht, was gegenwärtig für Schifffahrtspolizei und Schifffahrtsabgaben an jene beiden Pole — Mainz und Köln — unmittelbar oder als Folge sich anhält, und damit die Sicherheitsmafsregeln vergleicht, welcher der Entwurf einer interimistischen Instruktion, indem er jene Pole aufhebt, dafür hinstellen will, so kann man sich nicht darüber täuschen, dafs man entweder von dem Versuche der Ausführung der letztern absteht, oder sich dem Zufalle Preifs geben müsse, wie die Sache auf dem Rhein sich gestalten, und ob nicht allgemeine Verwirrung die Stelle der Ordnung einnehmen würde.

Nächst der Aufhebung des Umschlags in Mainz und Köln und den neuen Einrichtungen, welche dafür im Interesse der Schifffahrt und zur Sicherung der Schifffahrtsabgaben getroffen werden müssen, ist die Umlegung des neuen Tarifs eine der wichtigsten Veränderungen, welche aus der Ausführung der Wiener-Convention entspringt. Diese will zwar der Entwurf noch nicht interimistisch bewirken; er sucht jedoch alles Interesse, welches die Staaten des sogenannten conventionellen Rheins dabei haben, dafs der bisherige Tarif zu Gunsten Preussens nicht länger fortdaure, durch die Bestimmung zu heben:

Tant que le tarif actuel subsistera, la recette des droits de navigation sera commune de telle nature, que le décompte à opérer sera fait par la commission centrale.

Sollte aber diese Absicht in der That erreicht werden, so müfste der Vorschlag nicht wieder durch einen Zusatz verwickelt seyn, der einen praktischen Erfolg, eben so wie es bei den übrigen Vorschlägen der interimistischen Instruktion der Fall ist, so gut wie vereitelt. Es soll nämlich die Abrechnung, die im vorstehenden Satze der Central-Commission übertragen wird, geschehen:

d'après les arrangements dont on conviendra en égard à la fréquence de la navigation et sans préjudice de la liquidation du décompte général à faire.

Eine Gemeinschaft der Einnahme soll zwar Statt finden, und es scheint die Absicht zu seyn, dafs die betreffenden Staaten in ganz gleichem Verhältnisse dergestalt daran Theil nehmen, dafs es gleichgültig für sie ist, ob der alte Tarif fortdauert, oder der neue umgelegt wird. Aber gerade die Bestimmung des Verhältnisses, woraus eine solche Wirkung

hervorginge, bleibt einem künftigen Uebereinkommen vorbehalten. Es soll erst ausgemacht werden, wie die Vertheilung unter den betreffenden Staaten zu bewirken sey. Wohl nach der Uferstrecke, wiewohl dies nicht ausgedrückt ist? Diese Bestimmung reicht aber nicht hin. Soll dabei die Fortdauer des alten, oder schon die Existenz des neuen Tarifs bei der Abrechnung vorausgesetzt werden? Wird man endlich wegen der Frequenz darauf zu sehen haben, wie sie wirklich bei einem jeden Erhebungsamte auf den verschiedenen Theilen des Rheins gewesen ist, oder soll irgend ein idealer Mafsstab derselben aufgesucht werden?

Indem man daher diese Bestimmungen der interimistischen Instruktion annimmt, wird noch so gut wie nichts über den Tarif oder über die Vertheilung der Rheinschiff-fahrtsgebühren entschieden. 7)

Man hätte ein Abkommen getroffen, woraus wohl, weil es in seiner Idee völlig unklar ist, ein Streit ohne Ende, aber keine Regeln zur Anwendung hervorgehen konnten.

Schon aus diesen Gründen mußte die preussische Regierung selbst in dem Sinne, worin ihr Bevollmächtigter ohne besondern Auftrag zur Entwerfung der interimistischen Instruktion mitgewirkt hatte, um nämlich irgend einen Fortschritt in der Verbesserung des Zustandes der Rheinschiff-fahrt in Gemäfsheit der Wiener-Convention zu machen, ihre Zustimmung zu dem ausgearbeiteten Entwurfe versagen.

Ihr Entschluß wurde aber nicht minder dadurch bestimmt, daß sie die Wirkung in Erwägung zog, welche die Annahme des Entwurfs auf die Abfassung eines definitiven Reglements äussern würde. 8)

Alle Staaten des Rheins bewiesen ein Interesse, das definitive Reglement, welches doch der eigentliche Gegenstand der Wiener-Convention ist, zu Stande zu bringen. Eine interimistische Instruktion der Art, als zur Annahme vorgelegt worden ist, würde aber die Verhandlung über jenes Reglement unendlich erschweren, wenn nicht von ihrem Ziele ganz ablenken.

7) Sehr wahr und eine Bestätigung unserer in der Einleitung geäußerten Meinung, daß diese Instruktion nicht zum Ziele wohl aber in ein neues Labyrinth führen konnte

8) Hierin liegt unsers Ermessens der Hauptgrund der verweigten königl. preussischen Ratifikation und zwar zum Vortheil aller Rheinuferstaaten mit Ausnahme Hollands.

Die Wiener-Convention betrachtet den Rhein von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis zu seinem Ausflusse in das Meer als ein Ganzes, und stellt über die Freiheit der Schifffahrt in Beziehung auf den Handel, Grundsätze auf, welche für alle und jede Staaten, deren Gebiet der Rhein begränzt, oder welche die Hoheit über sein Strombette ausüben, gegenseitige Rechte und Verbindlichkeiten bedingen. Einzelne Staaten können ihr Interesse aus dieser solidarischen Gemeinschaft nicht aussondern, ohne die Verhandlung im Ganzen zu stören. Eine solche Wirkung hat schon der Versuch einer interimistischen Instruktion hervorgebracht. Es nahm derselbe die Tendenz, über diejenigen Bestimmungen der Wiener-Convention, welche gerade für die Staaten, des sogenannten conventionellen Rheins im Verhältnisse unter einander die größte Wichtigkeit haben, Aufhebung der Umschlags-Rechte in Mainz und Köln und Vertheilung der Rheinschifffahrts-Gebühren, eine Ausgleichung zunächst unter ihnen zu bewirken. Nur an den Vortheilen der einen Veränderung, nämlich der Aufhebung der Umschlagsrechte, wollte man die königlich-niederländische Regierung Theil nehmen lassen, bei dem Tarif der Rheinschifffahrts-Abgaben und deren Vertheilung aber, sich von ihrem Interesse isoliren, bis das definitive Reglement auch am niederländischen Rhein zu Stande kommen würde. Dieser Gang erregte bisher schon lebhaftere Discussionen und verwickelte die Verhandlung. Wollten ihn die Staaten des conventionellen Rheins verfolgen, über die Annahme der interimistischen Instruktion sich vereinigen, und diese soweit sie nicht über Sinn und Inhalt derselben wiederum in verschiedene Meinungen aus einander gehen, in Ausführung bringen, so wäre die nothwendige Folge, daß die Verhandlung über die Rheinschifffahrt, welche nach der Wiener-Convention eine gemeinsame, für den ganzen Strom sein sollte, nach verschiedenen Theilen desselben zerrissen, und eine allseitige Ausgleichung so gut wie unmöglich gemacht würde. 9)

Wenn die Staaten des sogenannten conventionellen Rheins die Aufhebung des Umschlags in Mainz und Köln und die Vertheilung der Rheinschifffahrtsgebühren, in dem Verhältnisse, als sie nach Umlegung des neuen Tarifs daran Theil nehmen würden, erreicht haben, so bleiben von den Gegenständen, welche der Art. 27. der Wiener-Convention

9) Alles unverkennbar richtig.

zum definitiven Reglement verweiset, nur noch die Einrichtung der Zollgerichte, die Unterhaltung der Leinpfade, die Arbeiten im Strombette, die Bestimmung des Masses, Gewichts und der Münzen, ingleichen der Frachtpreise, als solche übrig, worüber man noch nachträglich sich zu vereinigen hätte. Dies kann wenig Umstände machen, und man möchte sich nur wundern, warum, nachdem die schwierigsten Fragen durch die interimistische Instruktion erledigt worden, man auch nicht gleich jene wenig bedenklichen Punkte in selbige aufgenommen hätte.

Nächst dem conventionellen Rhein wäre noch über den Theil desselben zwischen Basel und Strasburg, und über den niederländischen Rhein zu verhandeln. Was jene Strecke betrifft, so haben die Staaten, welche die Hoheit darüber ausüben wegen Anwendung der Wiener-Convention sich bereits vereinigt, ¹⁰⁾ und es scheint, als wenn diese es schon für hinreichend hielten, daß die übrigen Staaten das darüber geschlossene Abkommen durch blossen Beitritt sich aneigneten. ¹¹⁾ So bliebe denn auch der niederländische Rhein

10) Nicht die Staaten sondern deren Commissäre mittelst eines Projektes, das, wenn es auch die beiderseitigen Ratificationen der Regierungen erhalten hätte und also ein gemeinschaftlicher Staaten-Vertrag geworden wäre, doch nur bis zur Verkündung einer interimistischen Instruktion oder eines definitiven Reglements gültig seyn sollte.

11) Unbegreiflich ist, wie auch nur ein solcher Schein entstehen konnte, da das Vertrags-Projekt über Einführung des Oktroi auf dem obersten Rheintheile, die Central-Commissions-Protokolle und die gründliche Entwicklung in Murhards politischen Annalen gerade das Gegentheil unwidersprechlich zeigen. Frankreich und Baden wollten, nach den deutlichen Artikeln des Vertrags-Projektes, ein Abkommen nur in solange treffen, bis die Rheinuferstaaten über eine interimistische Instruktion oder ein definitives Reglement übereingekommen seyen. Sie waren dazu berechtigt, weil die Oktroi-Convention von 1804 nicht auf die Stromstrecke von Strasburg bis Basel ausgedehnt war, für sie also keine andere Vorschriften als die der Wiener-Convention, welche die Anlegung der Oktroi auf derselben gestattet, bis zum definitiven Reglement oder der interimistischen Instruktion bestanden. Baden legte das Vertrags-Projekt nicht blos zur Abstimmung vor, ob man demselben beitrete oder nicht, sondern ob man auch gegen einzelne Artikel mit Rücksicht auf den Wiener-Vertrag von Seite der Central-Commission etwas einzuwenden habe. Die badischen Erklärungen zeigen ganz deutlich, daß Baden wie Frankreich nie die entfernteste Idee hatten diesen Theil des Rheins durch ein fortdauerndes Abkommen isoliren zu wollen, viel-

übrig, und gelänge es da, auch ein besonderes Abkommen zur Zufriedenheit, aller Interessenten zu Stande zu bringen, so hätte man zwar die Wiener-Convention nicht ausgeführt, es wäre aber ein anderer Ausweg gefunden, die verschiedenen Interessen zu vereinigen. ¹²⁾

Dies ist aber gerade der Punkt, wo der Nachtheil der Abweichung von dem durch die Wiener-Convention vorgezeichneten Gange sich kund thut. ¹³⁾

Die Freiheit der Schifffahrt und des Handels auf dem Rhein bleibt eine Chimäre, wenn den Niederlanden neben dem Rechte, welches ihnen niemand bestreitet, Schiffe und Waaren, welche ihre Bestimmung in das Innland haben, bei dem Ausgange und Eingange auf dem Rheine ihren Landesgesetzen zu unterwerfen, auch die Befugniss eingeräumt werden sollte, die Bedingungen zu bestimmen, unter welchen sie seewärts weiter transitiren können. Jede Erleichterung, welche dem Handel und der Schifffahrt auf dem Ober- und dem Conventionalen-Rheine verschafft würde, wäre ein Anreiz, den Vortheil, welchen man aus jener behaupteten Befugniss zieht, zu erhöhen, und die Bedingungen bis zu dem Grade zu spannen, als die Concurrenz mit andern Handelsstrassen und die Besorgniss, den Handel nur nicht vom Rheine zu verdrängen, es verstattet. Man sieht leicht ein, dafs nur hier von Seerechten die Rede ist, welche den freien

mehr dessen Schifffahrt so lange nach den Grundsätzen der Oktroi- und der Wiener-Convention zu regeln, bis irgend eine interimistische oder definitive Verordnung zu Stande gebracht sey.

12) Das Vertrags-Projekt zwischen Frankreich und Baden ward nicht entworfen, um die Wiener-Convention auszuführen sondern um bis zu deren Ausführung eine, mit dem gegenwärtigen Zustande des konventionellen Rheins so viel möglich konforme Ordnung auf dessen obersten Theile unter Leitung der Central-Commission herzustellen. Dies konnte also nicht entfernt auf die Idee eines, an und für sich verwerflichen Planes führen, mit den Niederlanden ein besonderes Abkommen zu treffen, weil der niederländische Rhein bis zum definitiven Reglement sein altes holländisches, der Oberrhein von Strasburg bis Basel aber zur Zeit gar kein Schifffahrts-Gesetz hatte.

13) An und für sich sehr wahr, aber mit der irrigen Voraussetzung, dafs von der Wiener-Convention abgewichen werden sollte, und das, auf einen bestimmten Zeitpunkt beschränkte temporäre Oktroi-Vertrags-Projekt zwischen Frankreich und Baden zu einer Abweichung die Veranlassung oder nur den Fingerzeig geben sollte.

Gebrauch des Flusses in das Meer, und aus dem Meer als Handelsstrasse hindern könnten. ¹⁴⁾

Gleichwohl haben die Staaten des conventionellen Rheins, schon befriedigt mit den Aufopferungen, welche sie in Folge der interimistischen Instruktion von Preussen erwarten, und mit Erklärungen von Seiten der Niederlande, welche sie als Erfüllung der denselben am Schlusse des Entwurfs einer interimistischen Instruktion gestellten Bedingungen ansehen, — wie wohl dieselben die obengedachte Befugniss wegen der auf dem Rheine seewärts transitirenden Schiffe und Waaren ganz unberührt lassen, und dabei nach der von dem königlich niederländischen Commissair zum 122ten Konferenz-Protocoll vom 11ten December 1818 gemachten Aeussereung, dass jene Bedingungen, „non pas comme condition, mais par pure condescendance“ angenommen worden, der Zweifel bleibt ob die Niederlande sie als vertragsmässige Bedingungen, und in diesem Sinne als verbindlich gelten lassen wollen, — im Uebrigen eine völlige Gleichgültigkeit bewiesen, ob und in welcher Art die Wiener-Convention auf dem niederländischen Rheine zur Ausführung kommen werde. ¹⁵⁾ Dies ist bei Preussen keineswegs der Fall. In Absicht der seewärts ein- und ausgehenden Waaren, hat es mit den übrigen Staaten ein gemeinsames, in Absicht der Schifffahrt ein besonderes Interesse. Weder das eine noch das andere ist es gesonnen, aufzugeben, und wenn es auf dem conventionellen Rheine Einräumungen machen soll, wodurch es verliert, so kann es sie nur gleichzeitig gegen solche zugestehen, wodurch es anderswärts entschädigt wird. Das Recht hierzu wird auch nicht verkannt, und wohl nur aus diesem Grunde hat auch der großherzoglich-badische Bevollmächtigte in der 116ten Sitzung der Central-Commission am 8. Sept. 1818. vorgeschlagen, ¹⁶⁾ dass man eine Zeit bestim-

¹⁴⁾ Ein grosses Verdienst erwirbt sich die königlich-preussische Regierung, dass sie sich fortdauernd fest an die Wahrheit dieser Sätze hält und keine Stappelfreiheit für die niederländische Schifffahrt auf dem Rhein zugibt, so lange nicht die Freiheit des Transits in- und aus dem Meer zugestanden ist.

¹⁵⁾ Leider faktisch wahr und ein Hauptgrund der bisherigen Entfernung vom Ziele.

¹⁶⁾ Der Vorschlag war, wie das Protokoll zeigt, nur eine persönliche Meinung des Commissärs — kein Vorschlag im Namen seiner Regierung, was auch bei allen damaligen vorläufigen Aeusserungen der Commissäre der nämliche Fall war.

men möge, bis zu deren Ablauf das definitive Reglement zu Stande gebracht seyn müsse, widrigenfalls die Umschlagsrechte von Mainz und Köln in ihrer ganzen Ausdehnung wieder hergestellt werden sollten. Es hängen nur mit jenem Umschlage zu viele Einrichtungen zusammen, die sich, wenn sie einmal mit der wirklichen Aufhebung des Umschlags zerstört sind, nach bloßer Willkühr nicht wieder herstellen lassen. 17)

Alles dies führt darauf hin, die Verhandlung über die Rheinschiffahrt ganz in den Zusammenhang zurückzuleiten, welcher in der Wiener-Convention vorgeschrieben ist.

Hierauf muß Preussen antragen. Eine interimistische Instruktion und ein definitives Reglement für den ganzen Rheinstrom sind die Aufgaben jener Convention.

Will man jene Instruktion, nach Verlauf so langer Zeit, noch vornehmen, so wird man preussischer Seits kein Hinderniß in den Weg legen. 18) Man beschränke sich dabei nur auf dasjenige, was nach der oben im Eingange bemerkten Natur einer interimistischen Instruktion in selbige gehört. Man will preussischer Seits nicht einen Streit darüber wieder eröffnen, ob und was ausser der partiellen Erhebung der Schiffahrts-Abgaben aufzunehmen sey, man glaubt nur ohne Widerspruch behaupten zu können, daß alles von ihr fern bleiben müsse, was die Wiener-Convention mit deutlichen Worten dem definitiven Reglement zugewiesen hat. 19)

Da man von andern Seiten bis auf die neueste Zeit die Aufhebung der Umschlagsrechte von Mainz und Köln und die Umlegung des neuen Tarifs, als mit der partiellen Erhebung in Verbindung stehend, unter die Gegenstände gezählt hat, welche in der interimistischen Instruktion nicht fehlen dürften, so hofft man das hierbei stattfindende Mißverständniß leicht aufdecken zu können.

Es ist eine müßige Frage, ob der Umschlag zu Mainz und Köln bereits durch die Wiener-Convention aufgehoben ist, oder ob er erst noch aufgehoben werden soll. Dem

17) Was sich in so kurzer Zeit nach Publikation des Oktroi-Vertrags von 1804 neu herzustellen liefs, muß noch weit schneller hergestellt werden können, wenn es schon 16 Jahre bestanden hat.

18) Nach fünfjährigen fruchtlosen Verhandlungen ein Interimistikum — wie könnte ausser den Niederlanden irgend ein Rheinuferstaat dies wünschen oder sogar hierauf antragen?

19) Nicht ganz deutlich, wenn man Art. 19 und 31 vergleicht.

Grundsätze nach ist er aufgehoben, ²⁰⁾ und es kann bei ihm nicht mehr die Discussion Statt finden, welche der Art. 114. der wiener Congress-Acten wegen anderer bestehender Stapelrechte noch zulässt, indem es dort heisst:

ils ne seront conservés qu'autant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit, ou du pays où ils sont établis, les trouveroient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Aus der im Grundsätze ausgesprochenen Aufhebung folgt aber noch nicht, daß diese nun auch gleich als That-sache ausgeführt werden müsse. Das jetzige Bestehen des Umschlags ist der Mittelpunkt der ganzen Schifffahrtspolizei. Aus dem Umschlags-Gesetz, ergiebt sich diese mit allen ihren Folgerungen von selbst; der Umschlag aufgehoben, löset sich diese mit allen ihren Folgerungen auf. Dies will aber die Wiener-Convention nicht, indem sie Art. 27 die ganze Schifffahrts-Polizei zu einem Gegenstande des definitiven Reglements macht, und also, ehe dieses zu Stande gekommen, die Erhaltung der jezigen Polizey und des Umschlags, wovon sie die Folge ist, voraussetzt.

Die Art. 19 ausgesprochene Aufhebung des Umschlags kann man daher nur als ein Prinzip von der Art derjenigen ansehen, von welchen es im Eingange des Art. 27 heisst:

La Commission actuelle ayant dû se borner à poser les principes les plus généraux sans entrer dans tous les détails qu'il sera indispensables de régler, toutes les dispositions particulières, et notamment celles qui regardent etc. la police pour les ports d'embarcation, de décharge et de versement de chargemens; les associations des bateliers les conditions requises pour être batelier etc. seront réservés au règlement définitif.

indem gerade die Schifffahrts-Polizei unter den als Anwendung allgemeinen Prinzipien aufgezählten speziellen Dispositionen vorkommt. Mit der Aufhebung des Umschlags verhält es sich der That nach anders, als mit der Freiheit der Rheinschifffahrt überhaupt, welche als Grundsatz im Art. 1. der Convention voraus geschickt ist, nur daß dieser eine

²⁰⁾ Diese Interpretation hat die königlich-preussische Regierung nie bei den erstern Verhandlungen über die interimistische Instruktion ausgesprochen.

noch grössere Allgemeinheit ausdrückt, und noch mehr spezielle Bestimmungen voraussetzt, ohne welche die beabsichtigte Freiheit der Rheinschifffahrt nicht als Thatsache ins Leben treten kann.

Man mag daher die bereits ausgesprochene Aufhebung des Umschlags als Grundsatz, wenn eine Veranlassung dazu vorhanden ist, in eine interimistische Instruktion aufnehmen; als Thatsache kann sie erst in Folge des definitiven Reglements und der von demselben zu erwartenden besondern Bestimmungen ausgeführt werden. Eben so wenig gehört die partielle Erhebung der Schifffahrts-Gebühren in dem Sinne, als man es bisher versucht hat, indem man zugleich direct und indirect die Umlegung des neuen Tarifs damit hat verbinden wollen, in eine interimistische Instruktion, wie jeder sich leicht überzeugen wird, der nur den Grundsatz festhält, daß nichts in selbige aufzunehmen sey, was die Wiener-Convention ausdrücklich zu dem definitiven Reglement verwiesen hat.

Es bestimmt dieselbe im 31ten Artikel, daß gleich bei dem ersten Zusammentritt der Central-Commission, welcher von ihr auf den ersten Juny 1815 festgesetzt wurde, die partielle Erhebung an die Stelle der gemeinschaftlichen treten solle.

Wenn man nun auf den Artikel 6. der Convention zurückgehen, und nach den Worten:

la perception des droits se fera dans chaque état riverain pour son compte et par ses employés en distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives des différens états sur la rive

erklären will, was unter der im Artikel 31 angeordneten partiellen Erhebung verstanden werden könne, so darf man wenigstens keine Einrichtung in den Begriff derselben aufnehmen, welche ausdrücklich dem definitiven Reglement vorbehalten ist, und erst wenn ein solches existirt, als eine Anordnung desselben in Wirksamkeit treten kann. Geht man hievon aus, so leidet es kein Bedenken, daß mit jener partiellen Erhebung noch keine Veränderung des vorgefundenen Tarifs und der Art seiner Erhebung vorgenommen werden darf, indem nicht nur der Artikel 27. der Wiener-Convention alle besondern Bestimmungen welche den Tarif im Ganzen angehen,

(toutes les dispositions qui regardent le tarif des

droits, tant celui qui est adopté pour toutes les marchandises en général, que celui pour les marchandises qui, d'après une certaine classification, paient des droits moins forts)

sondern auch der Artikel 6 die besondere auf die Organisation der Zollämter, die Art der Erhebung, und den Nachweis richtiger Zahlung sich beziehenden Gegenstände dem definitiven Reglement vorbehält.²¹⁾ Der partiellen Erhebung kann daher bis zu dem Abschlusse dieses Reglements auch nur der gegenwärtig bestehende Tarif zum Grunde gelegt, und die Frage bloß darüber gestellt werden, wie derselbe nach Art. 6 zu vertheilen sey. Diese Operation hat gar keine Schwierigkeit. Schon gegenwärtig lassen die Staaten des Rheins, ein jeder auf seinem Gebiet für ihre Rechnung und durch eigene Beamten Rheinschiffahrtsgebühren erheben.

Es erhält nur noch ein jeder den Antheil, welchen er im Verhältniß seiner Uferstrecken in dem Falle fordern kann, wo ein Zollamt über mehrere Gebiete auf einem oder auf beiden Ufern des Rheins sich erstreckt. Nichts hindert, daß die Ausmittlung gleich geschehe. Alle Prinzipien sind dazu vorhanden, es ist Gegenstand einer Berechnung, womit die Central-Commission schnell zu Ende kommen kann.

Schon früherhin hat Preussen hierauf angetragen. Man hat aber dagegen bald von der einen Seite die Umlegung des neuen Tarifs schon vor dem definitiven Reglement verlangt, bald von andern Seiten das Fortbestehen des jetzigen Tarifs zwar zugegeben, aber unter der Behauptung, daß Preussen hiernach mehr erhebe, als wozu es nach der Wiener-Convention berechtigt sey, eine Entschädigungs-Forderung gegen dasselbe aufgestellt. Dem ersten Verlangen widersprechen geradezu die Artikel 6 und 27 der Wiener-Convention. Muß hiernach der jetzige Tarif bis zum Abschlusse des definitiven Reglements beibehalten werden, und ist alle Gemeinschaft der Erhebung durch den Art. 31. aufgehoben und die partielle Erhebung schon jetzt eingeführt, so bezieht Preussen nicht mehr, als wozu er berechtigt ist, und es fehlt ganz an einem Titel deshalb Entschädigung an ihm zu fordern, weil der neue Tarif noch nicht umge-

²¹⁾ Die Zusammenstellung dieser Sätze beweist hinreichend, daß die Wiener-Convention nicht so deutlich ist, als man sie königlich-preussischer Seits mittelst dieser Auslegungen klar findet.

legt werden kann, erst in dessen Folge Preussen weniger, und andere Staaten mehr an Schifffahrtsabgaben beziehen werden. Wiewohl Preussen hiernach gar keine Verbindlichkeit einräumen kann, so hat es sich doch früherhin, wo die ganze Verhandlung über die Rheinschifffahrt um bloße Vergleichsversuche sich bewegte, geneigt gezeigt, wegen des Interesse, welches aus der bisherigen Fortdauer des jezigen Tarifs entspringt, sich mit den übrigen Staaten auseinander zu setzen; und diese Bereitwilligkeit will es unter der Voraussetzung, daß das definitive Reglement im Sinne der Wiener-Convention zum Abschlusse kommt wovon die Umlegung des neuen Tarifs abhängt, und mit welcher die Begründung eines Titels für die übrigen Staaten, zur Beziehung höherer Schifffahrtsabgaben und einer Verbindlichkeit für Preussen zur Herabsetzung derselben auf seinem Rheine erst eintritt, hiermit wiederholen. 22)

Von dem Wunsche beseelt, zur Beschleunigung dieses Reglements soviel sie vermöchte, beizutragen, hat sich die preussische Regierung schon länger damit beschäftigt, einen Entwurf dazu ausarbeiten zu lassen. Bei der Vielseitigkeit der Gegenstände und bei der Mannigfaltigkeit der Materialien, welche dabei zu berücksichtigen waren, ist diese Arbeit nicht so schnell, als es ihr Wunsch war, vollendet worden. Gegenwärtig sieht sie sich aber im Stande, ihn den bei der Rheinschifffahrts betheiligten Regierungen vorzulegen. Zur näheren Erläuterung desselben glaubt sie nichts hinzufügen zu dürfen da sie überall nur die Wiener-Convention vor Augen gehabt, und, wo dies ohne Verletzung eines Grundsatzes derselben geschehen konnte, die verschiedenen Verhältnisse der Staaten berücksichtigt hat.

Bei dem Interesse, welches alle Staaten haben, daß über die Rheinschifffahrt endlich eine feste Ordnung zu Stande komme, zweifelt die preussische Regierung auch nicht einen Augenblick, daß die übrigen Staaten jede Einleitung gut heißen werden, welche auf die baldige Erreichung jenes Zwecks irgend von Einfluß seyn kann. Zu diesem Ende scheint es rathsam, daß die Verhandlung nicht in einzelnen Abstim-

22) Wer das national-ökonomische Interesse höher als das rein finanzielle ansieht, muß wünschen, daß kein Rheinuferstaat in diesem Anerbieten einen Beweggrund finden möge, durch Nachgiebigkeit in wesentlichen Punkten die Annahme des definitiven Reglements zu beschleunigen.

mungen, langsam und mit grossen Zwischenräumen eine von der andern durch viele Protokolle fortziehe, sondern, daß ein jeder Commissarius mit vollständiger Instruktion über das Ganze versehen, und erst, wenn die Instruktionen alle beisammen sind, eine Discussion eröffnet werde. Man könnte sich bei der Central-Commission über eine Frist verabreden, bis zu welcher alle Instruktionen beisammen seyn müßten. Ferner wird es nützlich seyn, wenn die Central-Commission die eröffnete Discussion über das definitive Reglement zu einem besondern Abschnitte ihrer Arbeiten macht, und nicht gemeinschaftlich mit andern Gegenständen, welche in ihren Geschäftskreis gehören, sondern in besondern Conferenzen und Protokollen darüber verhandelt. 23) Es wird niemand, welcher den Gang der bisherigen Verhandlungen der Central-Commission beobachtet hat, entgangen seyn, wie oft Streitfragen aufgeworfen worden sind, die eben so, wie die Lebhaftigkeit, welche bei deren Erörterung Statt gefunden hat, in der Persönlichkeit der Commissarien, und nicht in dem Auftrage einer Regierung lagen, dem Zwecke der Berathung aber höchst nachtheilig waren. Auch läßt sich besorgen, daß, wenn es zur Eröffnung der Discussionen über das definitive Reglement kommt, Mehrere der jetzigen Commissarien eine störende Befangenheit aus den frühern Verhandlungen mit herüber nehmen werden. Die preussische Regierung erlaubt sich zwar nicht, den übrigen betreffenden Staaten einen besondern Vorschlag deshalb zu machen; sie bemerkt aber, daß sie, indem übrigens die Stellung ihres bisherigen Commissarius Präsidenten Jacobi, unverändert bleibt, einen eigenen Bevollmächtigten nach Mainz senden wird, welcher statt des Jacobi den Verhandlungen über das definitive Reglement beiwohnen wird. 24)

23) Gewiss ist bereits jede betheiligte Regierung diesen zweckmässigen Vorschlägen beigetreten.

24) Es mag wahr seyn, daß zuweilen während den fünfjährigen Verhandlungen der Central-Commission eine Lebhaftigkeit besonders von Seiten des holländischen gegen den preussischen Commissär eintrat, zu welcher die Regierungen keinen Auftrag gegeben hatten, weil sich solche Ereignisse nicht berechnen lassen. Wir wollen auch zugeben, daß eine störende Befangenheit aus den frühern in die künftige Verhandlungen von einigen der jetzigen Commissarien mit herüber genommen werden könne, besonders wenn ihnen die diplomatische Behörden keine ganz klare,

Noch macht die preussische Regierung darauf aufmerksam, daß die Central-Commission in ihrer 88ten Sitzung

vollständige, ihre Systeme entwickelnde positive Instruktionen geben um diese bald nach ihrem Buchstaben, bald nach ihrem Geiste für sich erklären zu können. Solche kleine, bei allen vieljährigen diplomatischen Verhandlungen eintretenden Nachtheile stehen jedoch in gar keinem Verhältniß mit dem Größten, den man mit vollem Rechte befürchten muß, wenn die jetzt in alle Rheinschiffahrts- und Handelsverhältnisse vollständig eingeweihte Commissäre, mit neuen ganz derselben unkundigen, oder mindestens weit weniger kundigen Männern gewechselt werden. Keine der Regierungen, die sich in das linke Rheinufer theilten, hatte in diesem, ihnen ganz fremden Administrationszweige vollständig unterrichtete Männer zu Gebot, weil das französische Gouvernement das Ganze den eigentlichen Rheinschiffahrtsbeamten überließ und es deren Stellung mehr oder minder nothwendig machte, das französische Interesse möglichst zu fördern. Nur die Staaten des rechten Rheinufers, welche den Schritten der obersten Rheinschiffahrts-Behörde mehr Aufmerksamkeit widmen mußten, konnten leichter einen oder den andern hierin erfahrenen Mann benützen, und noch weniger mangelte es hierin der niederländischen Regierung, weil ihr Rheinantheil, eine kurze Periode abgerechnet, stets unter ihrer eigenen Administration stand. Die meisten Commissäre der Rheinuferstaaten mußten so lange von den Ansichten der obersten Rheinschiffahrtsbeamten Gebrauch machen, bis sie durch mehrjährige Führung der obersten Administration eigene praktische Beobachtungen, so wie den Gebrauch des Rheinschiffahrts-Archives die nöthigen Erfahrungen gesammelt und sich in die vielen verwickelten Verhältnissen so einstudirt hatten, um mit Selbstständigkeit handeln zu können. Dieser errungene Vortheil, der hauptsächlich den bisherigen Aufwand lohnet, wollte man jetzt solcher kleinen Besorgnisse wegen aufopfern? — wir können es nicht glauben, und müssen daher die wahre Ursache des königlich-preussischen Antrags nicht in der angegebenen Besorgniß suchen.

Mit den besten und vollständigsten Instruktionen ist kein Commissär, der nicht selbst die Rheinschiffahrts-Verhältnisse und die verschiedene Interessen der Rheinuferstaaten ganz genau kennt, im Stande, an den Diskussionen über das definitive Reglement einen seiner Bestimmung entsprechenden selbstständigen Antheil zu nehmen. Jeder ihm unerwartete Antrag kann den Gesichtspunkt seiner Instruktion ändern. Er muß dann gleich die geheime Triebfeder desselben nach dem nautisch-merkantilischen Interesse seines Staates kalkuliren können, wenn er nicht entweder irre geführt oder zu neuen Instruktions-Einholungen veranlaßt werden will. Diese sucht aber mit Recht der königlich-preussische Vorschlag ganz zu beseitigen; denn es sollen die Verhandlungen nicht langsam und in einzeln Abstimmungen mit großen Zwischenräumen durch viele Protokolle fortziehen. Eben deswegen müssen aber auch die Commissäre mit Vertrauen

am 6ten März 1818 den Druck eines Theils ihrer Verhandlungen autorisirt hat. Wenn es nicht den übrigen Staaten angemessen scheint, wie es sonst bei diplomatischen Verhandlungen für natürlich erachtet wird, die Publicität so lange auszusetzen, bis die Verhandlungen zum Schlusse gediehen sind, indem frühzeitigere Mittheilungen leicht Mißverständnisse erzeugen könnten, weshalb auch die Commissionen zur Regulirung der Elb- und der Weser-Schiffahrt sie von Anfang an unterlassen haben; so müßte man wenigstens dafür Sorge tragen, daß die Verhandlungen nicht bloß stückweise, sondern in zusammenhängender Folge dem Druck übergeben werden. Denn nur so stellen sie immer die wahre Lage der Sache dar, woran allen Staaten gelegen seyn muß. ²⁵⁾

auf ihre eigenen Kenntnisse ab- und zugeben, Modifikationen richtig bemessen und aus ihrer Erfahrung das Fehlende ihrer Geschäfts-Anleitung ergänzen oder den sich ändernden Gesichtspunkt, unter dem sie gegeben wurde, im Geiste ihrer Regierung beurtheilen können.

Schwerlich wird daher einer der deutschen Rheinuferstaaten dem Vorschlage des Wechsels beitreten. Nur Baden hat ihn schon im Anfange dieses Jahres durch die dritte Abordnung eines neuen Bevollmächtigten, wahrscheinlich zufälliger Weise, entsprochen und so die eigentliche Absicht desselben seiner Seits befördert. Holland allein würde, da es ihm nicht an vorzüglichen Geschäftsmännern in diesem Fache fehlt, leicht dem Wunsche genügen, und einen auch von fremdem Einflusse unabhängigen Concommissär abordnen können. — Daß wir in Hinsicht der Gesinnungen der deutschen Uferstaaten nicht unrichtig urtheilen, zeigt schon Bayerns Beispiel; denn seinen wahren Vortheil erwägend, liefs es seinen einstweilen abberufenen Commissär mit der Vollmacht nach Mainz zurückkehren, auch an den Conferenzen über das definitive Reglement Antheil zu nehmen. Den wahren Hauptgrund des preussischen Antrags wird das überlegende Publikum wahrscheinlich mit uns in dessen Streben suchen, die Annahme des vorgeschlagenen definitiven Reglements ohne große Anstände zu beschleunigen, was ihm wenigstens bei einem der jetzigen fünf deutschen Commissären nicht fehlen kann. — Weit entfernt sind wir übrigens von der Vermuthung, daß die königlich-preussische Regierung aus Mangel an Vertrauen auf ihren, der Sache ganz gewachsenen nur um sie verdienten Präsidenten Jacobi, einen zweiten Bevollmächtigten abordnen wolle. Wir glauben im Gegentheil, daß eine solche Erklärung nur den Zweck hatte, zur Nachahmung ihres Beispiels zu bewegen und in dem Falle lediglich die direkte Theilnahme des bisherigen erfahrenen Commissärs in eine indirekte zu verwandeln.

²⁵⁾ Das Beispiel des Verfahrens bei rein politischen Verhandlungen scheint uns auf Bearbeitung einer administrativen

Gesetzgebung, von der die ganze Zukunft für Rheinschiffahrt und Handel abhängt, und die so viele technische und Detail-Kenntnisse voraussetzt, nichts weniger als anwendbar zu seyn. Im Gegentheil sollten nach unserer Meinung alle Verhandlungen gleich gedruckt und durch die Regierungen den betreffenden Behörden und Handelskammern mitgetheilt werden, um einen von den Einräumungen eines Commissärs zu besorgenden Nachtheil noch zur gehörigen Zeit abwenden zu können. — Schifffahrts- und Handels-Gegenstände sind wahrlich nicht zu diplomatischen Geheimnissen geeignet. Die scharfblickende königlich-preussische Regierung mag dies schwerlich verkennen. Sie scheint daher auch hierbei einen andern Zweck zu haben und wird ihn ungeachtet der gestellten Alternative leicht erreichen, weil sich die meiste diplomatische Behörden vorzüglich unter der Bedeckung des Geheimniß-Schleiers gefallen.

Bemerkungen über das vorgeschlagene neue Rheinschiffahrts-Gesetz im Allgemeinen.

Wer den, königlich-preussischer Seits vorgelegten Entwurf eines definitiven Rheinschiffahrts-Reglements in Hinsicht seiner Tendenz und des Systems, das ihm zu Grunde liegt, genauer prüft, wird uns mit Grund zu folgenden Bemerkungen über denselben im Ganzen veranlaßt finden:

1) *Das bisherige System, vermöge dessen der Rhein als ein gemeinschaftlicher Fluß aller Rheinuferstaaten angesehen und daher jede Anordnung in Bezug auf Handelsschiffahrt nur durch gemeinschaftliches Einverständniß geltend wurde, ändert sich in einer ganz entgegengesetzten Richtung. So wie bisher die Landeshoheit der einzelnen Fürsten, deren Ufer er bespület, zum Vortheil des Ganzen beschränkt war, so dehnet sie sich nun möglichst aus und wird, statt der Ausnahme, zur Regel. Nach publizistischer Sprache wird also das auf wechselseitiger Staats-Servitut beruhende Condominium am Ganzen möglichst beschränkt und dagegen die Souveränität über die Schiffahrt auf den einzelnen Theilen nach Möglichkeit erweitert.*

Die Erfahrung lehret, daß zu der Zeit, wo die jetzigen deutschen Souveräne als Landesherren noch unter der Hoheit des deutschen Gesamt-Staates standen, Schiffahrt und Handel theils aus Mangel an zureichenden Gesetzen theils ihrer kraftlosen Handhabung wegen eines einförmigen wohlthätigen Systems zu ihrer Beförderung entbehrten. Ein deutscher Staat, der damals ungeachtet des reichsgesetzlichen formellen Gebotes der Schiffahrt-Freiheit und deren möglichsten Beförderung durch die Anordnungen eines andern Rheinuferstaates Nachtheile litt, mußte sich entweder mittelst eines nach der größern oder kleinern Kraft berechneten Vertrags zu helfen suchen oder einem entweder gar nicht oder viel zu spät zum Ziele führenden Rechtsstreite an einem Reichsgerichte hingeben. — In ganz anderer Art gestalteten sich die Verhältnisse durch die Oktroi-Convention von 1804. Die ganze Leitung der Rheinschiffahrt ward so wie die finanzielle

Administration in allen Zweigen einer nur der Gemeinschaft dienenden Behörde übergeben. Einzelne Souveräne konnten nicht durch Verordnungen über die Schifffahrt in ihrem Rheintheile eingreifen. Sie mußten vielmehr die Gesetzgebung dem Bevollmächtigten des deutschen Reichs zur Uebereinkunft mit dem französischen, die Handhabung derselben aber der gemeinschaftlichen obern Rheinschifffahrtsbehörde überlassen. Nur so hat die Rheinschifffahrt die ausgezeichneten Vorzüge erlangt, wegen denen sie selbst in dem wiener Staaten-Vertrag als Muster empfohlen ward. Künftig würden wir durch Annahme des Entwurfes, so wie er vorliegt, nicht nur in den alten, der vollen Einförmigkeit des Administrations- und Polizei-Systems nachtheiligen Zustand zurückkehren, sondern er würde auch nach und nach um so mehr gesteigert werden, als inzwischen die Souveränität an die Stelle der beschränkten Landeshoheit getreten ist, folglich jede Beseitigung von Nachtheilen für das Ganze, welche das spezielle Territorial-Interesse herbeiführet, nur durch gemeinschaftliches Einverständnis gehoben werden kann. Dafs in solchen Fällen der Erfolg weit mehr von dem guten Willen einzelner Staaten und von diplomatischen Unterhandlungen mit ihnen, (besonders wenn kleine Souveräne über grofse Beschwerde führen) als von bestimmten Einschreitungen der deutschen Bundes-Versammlung abhängt, hat die Erfahrung gelehrt.

Wir sehen wohl ein, dafs ein Gemeinschafts-System, wie es die Oktroi-Convention hergestellt hatte, und wie es zur Zeit noch bestehet, künftig nicht ganz erhalten werden kann, indem es schon durch den Wiener-Vertrag erschüttert ward, und mehrere der Rheinuferstaaten, wie die Verhandlungen der Central-Commission zeigen, nach Erhöhung der Territorial-Gewalt zur Beschränkung der Kraft des Central-Organismus streben. Es ist auch nicht zu verkennen, dafs jede Gegenwirkung zu Erhaltung des bestehenden gemeinschaftlichen Guten in allen Theilen fruchtlos seyn würde, weil für sieben gleiche Souveränitäten auch der stärkste Central-Organismus nur ein lokeres Band seyn kann, sobald es nicht durch bedeutendes Uebergewicht eines mächtigen die Gemeinschaft begünstigenden Staates erhalten wird. So viel nehmen wir aber unter diesen Umständen als absolutes Bedürfnis an, dafs in einem definitiven Reglement nicht durch allzugenerelle Grundlinien, sondern durch zureichende Bestimmung der Gränzlinien und gleichförmige Entwick-

lung der Hauptgrundsätze gleich Anfangs überall Einheit in die Wirkungen der erhöhten Territorial - Gewalt zum gemeinschaftlichen Besten der Schifffahrt und des Handels gebracht werden müsse, damit nicht etwas unternommen oder unterlassen werde, was das allgemeine Interesse erheischt, und damit nicht das alte buntscheckige Verhältniß wieder hervortrete, welches alle Fortschritte lähmte. Uns scheint das vorgeschlagene Reglement dagegen viel zu wenig zu sichern und entweder einer weitem Ausführung oder einer Ergänzung durch Normal-Bestimmungen und Instruktionen die demselben als integrirende Theile angehängt werden, zu bedürfen.

Preussen konnte leicht durch grofse und liberale Dispositionen, wie sie die Schwärmer für absolute Schifffahrtsfreiheit in öffentlichen Blättern nannten, den Wünschen nach möglichster Souveränitäts - Erweiterung nachgeben. Sein Rhein - Gebiet ist ein geschlossenes Ganze, das den bedeutenderen Theil der Wasserstrasse bis zur holländischen Gränze umfaßt. Es ist Herr beider Rheinufer und hat über acht Erhebungsämter freie Disposition, wogegen selbst nach Eintritt des definitiven Reglements fünf Uferstaaten zusammen nur sechs, höchstens sieben Erhebungsämter besitzen. Preussen kann also leicht, ohne der Zustimmung oder Mitwirkung irgend eines Nachbars zu bedürfen, alles bestehende Gute aufrecht erhalten und jede Aenderung schnell und haltbar durchführen, die es seinem besondern Staats-Interesse zuträglich hält. Ihm kann in Hinsicht der Administration das lückevollste Schifffahrts - Gesetz ebenso wenig als ein solches, das ganz generelle Grundsätze einer verschiedenartigen Anwendung überläßt, schädlich werden. In gleicher Lage sind auch die Niederlande und es trifft also in der Hinsicht ihr Interesse mit dem Preussischen zusammen, daher auch diese beide Rheinuferstaaten nicht nöthig haben sich die möglichste Erhaltung einer gemeinschaftlichen Schifffahrts - Ordnung durch ein ausführliches die Territorial-Gewalt nicht zu sehr erweiterndes Gesetz zum besonderen Anliegen zu machen.

Ganz anders ist das Verhältniß der übrigen Rheinuferstaaten. Getheilt in die Herrschaft über den Strom müssen sie sich, wo das definitive Reglement nicht zureichende Bestimmungen geben wird, Anordnungen der Nachbarn, die nachtheilig einwirken, wenigstens ein ganzes Jahr lang bis zum nächsten Zusammentritte der Central - Commission

zum Nachtheil ihrer besondern Schifffahrts- und Handels-Verhältnisse, die schneller verloren als wieder gewonnen sind, gefallen lassen. Auch nachher ist noch die Frage, ob man über eine gemeinschaftliche, die Beschwerden oder Wünsche des einzelnen Staates hebende Bestimmung, gegen die sich leicht der Art. 17. des wiener Vertrags in Anspruch nehmen läßt, übereinkommen werde. Ist vollends der Gegenstand durch das Reglement, der Territorial-Gesetzgebung ganz überlassen, so bleibt nur der eben so unsichere als langweilige Weg der Unterhandlung besonderer Staats-Verträge unter den Gränz-Nachbarn übrig; denn der Artikel 19 der deutschen Bundes-Akte wird, aus manchen leicht zu findenden Gründen, den deutschen Rheinuferstaaten, die ihr Interesse gefährdet finden, keinen großen Erfolg versprechen. Frankreich, Baden *) und Hessen muß am meisten an der Vollständigkeit des neuen Rheinschifffahrtsgesetzes gelegen seyn. Nassau und Bayern sind zwar minder bei der Erhaltung bestehender guter Anstalten für die Handelsschifffahrt betheiligt, doch kann sich ihr Verhältniß mit der neuen Ordnung der Dinge leicht ändern, wobei sie nie etwas zu verlieren, wohl aber eher zu gewinnen haben. Ein gemeinschaftliches Streben dieser fünf Uferstaaten zu Vervollkommnung des Vertrags-Entwurfes in administrativer, besonders polizeilicher Hinsicht, ist daher ungeachtet ihres verschiedenartigen Interesse nicht nur zu wünschen,

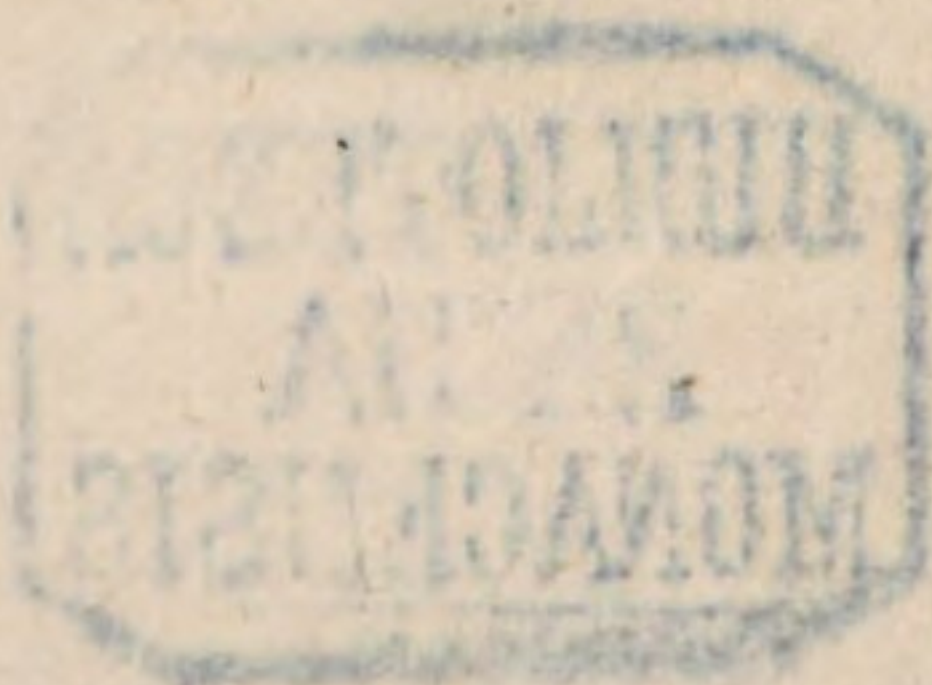
*) Frankreich und Baden haben, so lange ersteres den Kanal des Monsieus nicht gebrauchen kann, ein gleich starkes Interesse für den Oberrhein. Bayern wie Hessen finden ihren Ersatz in der Mainschifffahrt, und Nassau ist nur bei dieser, nicht bei der oberrheinischen Fahrt betheiligt. Es bleibt daher schwer zu begreifen, wie Baden bei dieser Stellung der Interessen, in dem wichtigsten für alle Zukunft entscheidenden Zeitpunkte der Commissions-Verhandlungen, auf seine Vertretung so wenig Werth legt, indem es sie, als der bedeutendste merkantilische Uferstaat des Oberrheins, einem neuen mit allen früheren Verhältnissen und dem Fache überhaupt unbekannten, zuerst in der Erschaffungs-Periode der Central-Commission eingetretenen Bevollmächtigten überläßt. Dafs es bei den Berathungen über den Schlußvertrag nur auf vollständige eigene Einsichten und Erfahrungen der Commissäre, nicht aber auf Gewandtheit in den gewöhnlichen diplomatischen Künsten ankommt, ist unzweifelhaft. — Oestreich folgte bei der Elbeschifffahrts-Commission einer ganz andern Maxime, und das Resultat zeigte die Richtigkeit seiner Berechnung.



sondern auch von der Erwägung ihrer wahren Vorthelle zu erwarten. *)

Ein Umstand verdient vielleicht auch erwogen zu werden, um sich von dem Bedürfniss des Zusammenwirkens für ein möglichst vollständiges der einzelnen Territorial-Gewalt nicht allzugünstiges Schiffahrts-Gesetz zu überzeugen. Preussen ist nämlich der einzige auch bei der Elbe- und Weser-Handelsstrasse betheiligte Rheinuferstaat. National-oekonomisch betrachtet, ist sein Interesse dort grösser als auf dem Rheinstrom, und was in finanzieller Hinsicht durch die Schwächung der Vorzüge der Rheinschiffahrt verloren gehet, kann durch die Elbe- und Weser-Schiffahrt wieder gewonnen werden. Hier stehet ihm überdies nicht wie dort ein mächtiger Handelsstaat wie der niederländische im Wege. Obwohl wir nun zwar nicht bestimmt annehmen wollen, dafs es in der preussischen Politik liege die entschiedenen bisherigen Vorzüge der Rheinschiffahrt durch ein zur Desorganisation führendes Uebermaafs an Schiffahrts-Freiheit zum Vortheil der beiden anderen Handelsstraßen zu schwächen, so ist doch wenigstens der Gedanke nicht zu verwerfen, dafs ein Rückschritt der einen zu Gleichstellung mit der andern führen und so indirekt zum besondern Vortheil des grössern Theils des preussischen Staats wirken könne. Dafs übrigens aus dem jetzigen Verbande der Elbe- und Weserufer-Staaten noch lange nicht die Einheit im Systeme der Schiffahrts- und Handelsverhältnisse

*) Wir haben weniger die in der königlich-preussischen Circular-Note geäusserte Besorgniss, dafs aus den früheren Verhandlungen, vorgefaßte Ansichten in die künftige mitgebracht, als dafs die Stellungen der Commissäre und ihre persönliche Verbindungen dieselbe bleiben werden. Nassaus und Bayerns Bevollmächtigte waren in den letztern Jahren für den niederländischen eine mächtige Stütze, da sie unstreitig die grösste Masse Intelligenz zu Gebot haben und der herzoglich-nassauische Commissär mit einer unermüdlichen Lebendigkeit nach seinem politischen Ziele strebt. In der zweiten und längsten Geschäfts-Periode der Central-Commission stand indessen, wie ihre Protokolle zeigen, die besondere Geschäfts-Kenntniss des badischen Commissärs geg. nüber und so ward das Uebergewicht des niederländischen Interesse nie nachtheilig fühlbar. Anders war das Verhältniss in der ersten Geschäfts-Epoche und in der dritten konnte die preussische Position ungeachtet der Aneignung des neuen badischen Commissärs eben so wenig gewinnen, als in der künftigen seine Hingebung für einen oder den andern Theil ein Uebergewicht in die Wagschale legen wird.



hervorgehen werde, die seit mehr als einem Jahrzehnte bereits auf dem Rheinstrome gewonnen ist, wird sich jeder überzeugen, der ihre bisherige Verhandlungen genauer kennen lernt.

2) Das Mauth-System ist in dem vorgeschlagenen Rheinschiffahrts-Gesetz zum Nachtheil der Schiffahrts-Freiheit mehr als in der Oktroi-Convention von 1804 begünstiget und dadurch weder dem Geiste noch dem Buchstaben der wiener Navigations-Akte Genüge geleistet.

Nach der Oktroi-Convention von 1804 beschränkt sich die Douanen-Aufsicht auf die Rheinufer. Man darf nur Ein- und Ausgangszölle für diejenige Waaren ansprechen, welche zur Landes-Ein- oder Ausfuhr bestimmt sind und erklärt werden. Was aber transitiret und entweder gezwungen oder freiwillig umgeschlagen, oder blos von Schiff zu Schiff übergeschlagen wird, kann keiner andern Belastung als dem Rhein-Oktroi und eben so wenig einer Hemmung durch Douanen-Aufsicht unterliegen.

Der Wiener-Vertrag verfügt, daß die Mauthen der Uferstaaten von der Erhebung der Schiffahrtsgebühren ganz getrennt bleiben, und in der definitiven Verordnung, Bestimmungen enthalten seyn sollen, um zu verhüten, daß die Aufsicht der Mauth-Beamten der Schiffahrt kein Hinderniß in den Weg lege.

In dem ganz entgegengesetzten Sinne soll nach dem Entwurf des definitiven Reglements die Schiffahrtsfreiheit künftig beschränkt werden, um die Aufsicht der Mauth zu erleichtern. Statt die Ufer zu bewachen, wie es ein geordnetes Mauthsystem erfordert, sollen Visitationen an der Gränze die Stelle der innern Mauth-Aufsicht vertreten, was in jeder Hinsicht lästiger und der Handelsschiffahrt nachtheiliger ist, als der bisherige Stappel. Wollten die übrigen sechs Rheinuferstaaten von gleichen Grundsätzen ausgehen, und statt zwei Stappel, sechsmalige Untersuchungen der Schiffsladungen anordnen — wie bald würde der Rheinstrom veröden und an die Stelle einer jetzigen beschränkten Schiffahrts-Freiheit der höchste Zwang treten *)! Die Mauth —

*) Die Revision einem einzigen Uferstaate wie auf der Elbe zu überlassen — dazu werden sich die übrige, besonders Frankreich und Holland, schwerlich entschliessen.

nur des Finanz-Interesse eines Staates wegen bestehend, kann nie, man wähle einen rechtlichen oder politischen Gesichtspunkt, in den Gang der Schifffahrts- und Ladungs-Freiheit eingreifen, so lange die Mittel existiren, ihren Zweck, Einschwärzungen in das Land zu verhüten, unschädlich verfolgen zu können. So ertheilten die Staatsmänner, welche die Conventionen von 1804 und 1815 schlossen, und jeder wird ihr Urtheil rechtlich und politisch unbestreitbar finden, der nicht den nützlichen Gebrauch der Schifffahrts- und Handels-Freiheit eines möglichen Misbrauchs wegen, zerstört sehen will. *)

Wie sehr die königlich-preussische Regierung seit einem Jahre, den dem Gesamt-Interesse der Rheinuferstaaten höchst nachtheiligen Plan verfolgt, die Handelschifffahrt ihrem speziellen fiskalischen Interesse unterzuordnen, davon haben sich im Laufe des Jahres 1821 auffallende Beispiele gezeigt. Im April wurde der Central-Commission die Anzeige gemacht, daß alle zu Koblenz auf Schiffen ein- oder durchgehende fremden Weine, einer materiellen Verifikation unterworfen werden sollen, wenn sie nicht in besondere Anhänge **) oder so verladen seyen, daß man sie verifiziren könne, ohne die Ladung zu brechen. Im Juny kam zum Vertrag, daß die königlich-preussische Mauth auf der Binger-Brücke, den Kleinschiffen alle Beiladungen unterwegs verbiete, wenn sie sich nicht einer materiellen Revision aussetzen wollen. Zu gleicher Zeit wurde eine abermalige Verfügung des koblenzer Mauthamtes bekannt, nach welcher auf der preussischen Rheinstrecke in Schiffe keine fremde Güter, die zum innern Verkehr gehören, beigeladen werden dürfen, und diese Verfügung selbst auf den Binger-Hafen ausgedehnt. ***) Wider alle Erwartung wurde endlich in der neuen Erhebungs-Rolle für die königlich-preussischen Zölle für die Jahre 1822 — 1824 noch weiter gegangen, und das bereits auf der königlich-preussischen Rheinstrecke vom ersten Jänner an befohlen, was in dem Entwurf des definitiven

*) Frankreich und Baden haben schon lange Mauth-Anstalten, ohne dem Gebrauch der bisher konventionsmässig bestandenen Schifffahrts-Freiheit Hindernisse in Weg zu legen.

**) Der Gebrauch von Anhängen der Schiffe, verdient nach nautischem Gesichtspunkte möglichst unterdrückt, keineswegs aber zur Nothwendigkeit gemacht zu werden.

***) Alle Verwahrungen der Central-Commission gegen diese Vorschriften blieben bis jetzt fruchtlos.

Reglements bis jetzt nur einseitig vorgeschlagen ist, und zuerst nach der Berathung der Central-Commission so wie der Einwilligung aller dabei interessirten Rheinuferstaaten bedarf. Es wird nämlich in der dritten Abtheilung der Zoll-Rolle, unter den Ausnahmen vom regelmässigen Durchfuhr-Zoll, festgesetzt: „Bei der Durchfuhr von Waaren, welche unmittelbar ohne Umladung auf der Elbe, Weser, dem Rhein, der Mosel und der Saar erfolgt, findet der für die Durchfuhr mittelst Benutzung dieser Flüsse für jeden derselben durch Traktaten festgesetzte Zoll-Tarif Anwendung.“ Also soll schon jetzt wo man noch zu Köln umschlagen muß, gegen die bestehende Oktroi-Convention von 1804 und in der Folge, wenn Umladungen zur Erhaltung regelmässiger Rangfahrten unentbehrlich sind, gegen den Sinn der Wiener-Akte ein Durchfuhrzoll bezahlt werden! *)

Allgemein muß der Wunsch seyn, daß die Bevollmächtigten der sechs Rheinuferstaaten, deren Schifffahrt und Handels-Freiheit durch das preussische Douanen-System belästigt werden soll, bei Berathung des definitiven Reglements die nämliche Einheit der Gesinnungen gegen die Ausführung dieses Planes geltend machen, mit welcher ihr Be-

*) In einem vor uns liegenden gedruckten Protokolle der Central-Commission für die Rheinschifffahrt, vom 23. Nov. 1821, wurde auf Antrag sämmtlicher Bevollmächtigten unter Beziehung auf die frühern Beschlüsse, der königlich-preussische ersucht, sie darüber zu beruhigen, daß es die Absicht seiner Regierung nicht sey, den vorgelegten Entwurf einer definitiven Rheinschifffahrts-Ordnung eher in Vollzug zu setzen, als bis die hierüber zu pflegende Unterhandlungen beendet seyn werden. Er entgegnete: „Die Convention von 1804 sichere jedem Uferstaat die Erhaltung seines Douanen-Systems. Sie seye darauf berechnet, daß kein Uferstaat sich in Besitz von mehr als einem der beiden Uferstaaten befinde. — (Eine Behauptung, die sowohl historisch als gesetzlich betrachtet, unrichtig und zuerst für das definitive, in Vorschlag gebrachte Reglement erfunden ist.) Da nun der Besitz beider Ufer einen großen Unterschied mache, und die Verhandlungen sich in die Länge ziehen, so hatte sich die preussische Regierung vermöge des 41. Artikels der Convention von 1804 zu dieser Anordnung befugt. Gründlich und wahr erwiederte dagegen die Central-Commission, daß ver tr a g s m ä s s i g von allen nur transitirenden, gezwungen oder freiwillig umgeschlagenen Gütern, kein Zoll ausser dem Oktroi gefordert werden könne, daß nirgendwo in irgend einem der Traktaten der angegebene Unterschied sanktionirt sey, und daß man nicht Konzessionen von der einen Seite verlangen möge, während alle übrige Punkte der Verhandlungen unvollzogen bleiben.

schluß vom 23. Nov. 1821 verfaßt ist. Kaum läßt sich auch hieran zweifeln — Holland ausgenommen, dessen finanzielles Interesse hierin mit dem preussischen gleichförmig ist. Daß es dem Beschlusse beistimmte, wollen wir noch nicht als ein untrügliches Zeichen für die Zukunft ansehen, weil es zur Zeit in seiner Politik liegen muß, gegen jede Verletzung der Convention von 1804 aufzutreten, und dieß auch leicht kann, indem es sich im Besitze eines Transit-Zolles befindet. Ob es aber bei den Berathungen über das definitive Reglement seinen wahren national-ökonomischen Gesichtspunkt über den finanziellen erheben und seinen Transitzöllen und Verboten entsagen werde, muß die Zukunft lehren. In den Verhandlungen mit seinen Ständen hat sich oft das Gegentheil gezeigt.

3) Nirgendwo ist in dem vorgelegten Entwurf eines definitiven Rheinschiffahrts-Gesetzes, das Bedürfniss für regelmässige Schiffahrts-Anstalten zum Besten des Transit-handels hinreichend berücksichtigt.

Den größten Theil der Handelsschiffahrt auf dem Rhein macht der Transport der Spedition- und Commissionsgüter aus. Bestehen für denselben keine reguläre, durch obrigkeitliche Aufsicht und Mitwirkung ganz gesicherte schnelle und in einander greifende Transport-Anstalten bis zu den äußersten Gränzpunkten der Handelsstrasse, so muß der Fabrikant oder Kaufmann seine Güter lediglich von der Sorgfalt der Spediteurs abhängig machen. Er hat es statt der bisherigen vollkommenen gesicherten Transport Staats-Anstalten lediglich mit Privat-Anstalten zu thun, bei denen ihm, wenn er gefährdet wird, nur der oft unzureichende Rechtsweg gegen Privatleute offen bleibt. Er genießt nicht mehr der bisherigen Vorthelle, die zu Wasser mit dem der Landpost-Anstalten in analogem Verhältniss standen. So wie diese zweifach sind — reitende Posten, zu schneller Verbringung kleiner, und fahrende Posten, zum Transport grösserer Gegenstände — und so wie neben diesen beiden doch noch die volle Freiheit der Frachtfuhrgelegenheiten für Güter grossen Umfangs von einem bedeutenden Handelsplatze zum andern bestehen, so gaben bis jetzt die Wasser-Diligenzen, die Tourfahrten und die paraten Gelegenheiten zu Befrachtung eigener Schiffe die nämlichen Hülfsmittel, die nur von

dem Stappel- und Gilde-Zwang entfesselt zu werden brauchen, um den höchsten Wunsch zu befriedigen.

Mögen sich auch künftig die Wassertransport-Anstalten in den Händen von Privaten befinden, das kann nicht absolut dem Rheinhandel schaden. Höchst nachtheilig ist aber, wenn man die ganze Maschine zerstört, ohne nicht wenigstens ein Fundament zu einem neuen Bau zu legen, und wenn sich der Staat dabei so verhält, als sei es seine einzige Bestimmung, Abgaben zu erheben und die Strasse fahrbar zu erhalten. Das bekannte von Kaufleuten ausgesprochene „laissez nous faire“ bezog sich auf den ministeriellen Irrwahn, die merkantile Industrie leiten und regeln zu können, nicht aber darauf, daß sich der Staat bei dem Bedürfnisse öffentlicher Anstalten zu ihrer Erleichterung passiv verhalte.

Ein großer Unterschied ist zwischen den Anstalten für einen Strom, der größeren Theils zum Transit- und Commissionshandel, und denen eines Stroms der vorzüglich nur zum Eigenhandel, oder dem wechselseitigen Ufer-Verkehr benutzt wird. Der höchste Grad der Freiheit ist diesen eben so nützlich als jenen schädlich; denn der einheimische Kaufmann, der ein ganzes Schiff befrachtet, und es direkt an den Ort seiner Bestimmung abgehen läßt, kann alle Sicherheits- und Beschleunigungsmittel selbst wählen, der entfernte Handelsmann aber, der Stückgüter versendet, muß sein vorzügliches Vertrauen auf die Polizei-Anstalten setzen, welche den Credit der Schifffahrt auf dem Strom erhalten. Ausser dem ist das volle Vertrauen der entfernten Waaren-Eigenthümer verloren, da sie ganz ihren Geschäftsführern überlassen bleiben. Wer dieß läugnen will, liefere aus der Geschichte der Rheinschifffahrt und des Rheinhandels den Beweis, daß beide vor der Existenz geregelter, obrigkeitlich geleiteter Tour- oder Beurfahrten blühender waren, als sie jetzt ungeachtet des Stappelzwanges sind.

4) Der vorliegende Entwurf eines definitiven Reglements spricht in mehreren Punkten die nachtheilige Tendenz aus, die Rheinschifffahrts-Verhältnisse mit jenen des Elbestroms gleichzustellen.

Man darf nur die Protokolle der Konferenzen über die Elbeschifffahrt, und einzelne Artikel der kürzlich geschlossenen Convention über dieselbe vergleichen, und die Wahrheit

dieser Behauptung bestätigt zu finden. Kaum hätte sich je erwarten lassen, daß die Elbe dem Rhein zum Muster dienen solle. Die Schifffahrt des erstern Stroms hat vielleicht noch Jahrzehnde nöthig, um zu dem Grade der Vollkommenheit zu gelangen, den die des letztern bereits errungen hat. Der Präsident der Elbeschifffahrts-Commission äusserte in dem Schluß-Protokolle ihrer Konferenzen sehr richtig: „daß noch mancher Wunsch und manche neuere Erfahrung die Nothwendigkeit neuer Bestimmungen nach sich ziehen werde, daß noch mancher unerfüllt geblieben sei und sich nicht schon jedes Partikular-Interesse dem allgemeinen großen Zweck untergeordnet habe.“ — Liegt daher keine politisch-finanzielle Absicht, verschiedenen Artikeln des Reglements-Entwurfs zu Grund, so bleibt es schwer zu begreifen, warum Rückschritte gemacht werden sollen, um mit dem Laufe der Zeit durch Erneuerung alter Erfahrungen wieder vorwärts zu schreiten.*) Hat es unter ganz deutschen Uferstaaten zu Dresden schon so viele Mühe gekostet, sich nur über den ersten Schritt zum Bessern zu einigen — wie viel schwerer wird es werden, in der Verbindung mit zwei fremden Rheinuferstaaten, deren jeder auf anderem Wege, das Monopol des Kolonien-Waarenhandels besitzen will, zerstörte Anstalten wieder aufzubauen. Preussen und Holland können in der Folge, wenn ihr bisheriger einziger Streitpunkt erlediget ist, durch einen Handels-Traktat leicht gemeinschaftliche Sache gegen die deutschen Rheinuferstaaten machen. Frankreich scheidet sich ohnehin von deren Interesse, sobald seine Verbindungs-Kanäle ganz hergestellt sind. Den andern deutschen Rheinuferstaaten bleibt dann nichts als die Zoll-Revenüe mit dem Zusehen, wie holländische und preussische Schiffe den Mittel- und Unterrhein, französische Schiffe aber den Oberrhein bedecken. Bayern und Nassau verlieren dabei nichts oder nur sehr wenig; Hessen und Baden — alles. Hat diese Ansicht die Verzögerung der Instruktionen an die Commission dieser beiden Staaten veranlaßt, so sehen wir sie vielleicht, ihr und der Gesammtheit wahres Interesse erkennend, in den künftigen Protokollen über das definitive Reglement, mit Kraft zu Erhaltung des organischen Ganzen in seinen Grundlagen, auftreten.

*) Daß in der ersten Geschäfts-Epoche der Central-Commission, einige Bevollmächtigte, besonders der badische, auf absolute Schifffahrts-Freiheit und Zerstörung alles Bestehenden hinarbeiteten, war für sie selbst gut berechnet.

5) *Das proponirte Rheinschifffahrts-Gesetz ist nicht immer ganz nach der Vorschrift des Artikels 32 der Wiener-Convention bearbeitet, vermöge welcher alles Gute und Nützliche der Convention von 1804 beibehalten werden, und jene durchgehends als Instruktion dienen soll.*

Dieß wird sich bei einigen einzelnen Gegenständen der Abschnitte des Entwurfes zeigen, zu welchen wir nun übergehen. *)

Von der Schifffahrt auf dem Rhein im Allgemeinen.

(Erster Titel.)

Der Vertrags-Entwurf beginnt sehr zweckmässig mit der Bestimmung, daß unter dem Namen Rhein, alles Fahrwasser von Basel über Amsterdam, Rotterdam oder Dortrecht bis in die offene See verstanden werden solle. Diese Erläuterung und Ergänzung des Art. 1. der wiener Navigations-Akte, ist für die Rheinuferstaaten von höchster Wichtigkeit, indem sie nicht nur alle künftige Streitfragen hierüber abschneidet, sondern auch zugleich die wahre Rheinschiffahrts-Freiheit, unter welcher nach dem Geiste des Pariser-Friedens, Art. V. freie Fahrt bis in das Meer verstanden wurde, herstellt. Es läßt sich nicht denken, daß irgend einer der sechs Uferstaaten hierin eine Nachgiebigkeit gegen die niederländische Regierung bezeigen werde; denn nur durch die unbedingte Annahme dieses Paragraphs, tritt diese in ein gleiches Verhältniß rücksichtlich der Vertrags-Grundlage und erwirbt sich mittelst Aufhebung ihres Monopols volle Theilnahme an den, aus wirklicher Beseitigung des preussischen und hessischen Stappelszwanges, hervorgehenden Schifffahrts- und Handels-Vorthelen. Bekanntlich theilt sich der Rhein auf niederländischem Gebiete in mehrere Arme, wodurch drei vorzügliche Abtheilungen desselben entstehen — die Waal, der Lech und die Yssel. Zwei Drittheile des Rheinwassers nimmt die Waal mit sich; von dem übrigen Drittheil, fällt beiläufig der vierte Theil der Wassermasse der

*) Zu erwarten ist, daß die künftige Convention gleich dem Entwurfe, in deutscher Sprache verfaßt, und nur das deutsche Exemplar als Original angesehen werde.

Yssel zu, und die übrigen Dreivierteltheile bilden den Lech, der sich oberhalb Rotterdam mit einem Theile der Gewässer der Waal und Maas vereinigt.

Da die Yssel, besonders die obere, nach ihrem jetzigen Verhältnisse oft als Wasserstrasse für den grossen Handel unbrauchbar, und der Schiffahrts-Verkehr auf ihr überhaupt nicht sehr bedeutend ist, so wollte sich die besondere Schiffahrts-Commission auf dem Wiener-Kongresse begnügen, daß unter der Benennung des niederländischen Rheins, die Waal und der Lech zugleich verstanden werden. Der niederländische Gesandte brachte es aber durch Aufstellung einer alternativen Forderung dahin, daß der Beschluß gefaßt wurde: nur der Lech solle als Fortsetzung des Rheins, die Waal dagegen, auf welcher bisher die beträchtlichsten Transporte, mehr von dem Rhein als der Maas herkamen, als eine Fortsetzung der Maas angesehen werden. Doch wurde in besondern Artikeln festgesetzt, daß für die Maas wie für die Mosel von den Mitgliedern der Central-Commission, deren Regierungen Besitzer ihrer Ufer sind, eine Schiffahrts-Verordnung abgefaßt werden soll, die so viel wie möglich mit der für den Rhein bestimmten gleichförmig sei.

Wichtig ist für alle Rheinuferstaaten, daß der Begriff des niederländischen Rheins nicht bloß auf den Lech beschränkt werde, was man auf dem Wiener-Kongresse nur allzuleicht zugegeben hat.

Die niederländische Regierung würde ansonst bis zu Vollendung der Verordnung über die Maasschiffahrt, freie Hand behalten, die Fahrt auf der Maas zu begünstigen *), oder durch ein verschiedenes Schiffahrts-System für gewisse Gegenstände zu erschweren. Sie könnte die Verordnung leicht verzögern und ihr zuletzt die Sanktion verweigern. Wie sehr sich auch im Laufe der Zeit das Fahrwasser und das Bett der Arme des holländischen Rheins durch die Natur oder

*) Die Maasschiffahrt ist zu der des Rheins, in der jüngsten Zeit bereits ein bedeutender Rival geworden. Schon wird der ganze Bedarf des Herzogthums Jülich und mehrerer angränzenden Länder an Kolonialwaaren, durch Maasschiffe besorgt, welche in Holland auf Jahrbriefe fahren. Diese neue Richtung des Handels wird so lange dauern, als die gegenwärtigen Zoll-Verhältnisse; denn man vermeidet auf dieser Seitenstrasse die holländische Zölle, die Rechte für ausgehende Waaren, die Oktroigebühren von Emmerich bis Köln u s w. Erst durch eine Gleichstellung der Maas mit dem Rhein wird die volle Konkurrenz wieder hergestellt.

hydrographische Anstalten ändern können, hat die Erfahrung gelehrt. Die Rheinuferstaaten müssen daher jetzt, mit Umgehung eines eigenen Reglements für die Maas, durch ein über das ganze Fahrwasser von Schenkenschanz bis nach den Häfen Amsterdam, Rotterdam oder Dortrecht ausgedehntes Rheinschiffahrts-Gesetz, vor zufälligen oder willkührlichen, künftigen Hindernissen, und den hieraus entstehenden Streitigkeiten gedeckt, und der ganzen freien Schiffahrt bis in die offene See gesichert seyn. — Die königliche niederländische Regierung kann einer solchen Forderung mit Grund Nichts entgegen setzen. Ihr Gesandter erklärte auf dem Wiener-Kongresse, daß wenn die Waal unter dem Rhein verstanden werden solle, seiner Regierung im Verhältniß der GröÙe der Uferstrecken eine stärkere Theilnahme an der Stimmenzahl zu Ernennung der obern Rheinschiffahrts-Beamten zugestanden werden müsse. In dem vorgeschlagenen Reglement, ist diesem Verlangen Genüge geleistet. Statt daß nach dem Art. 13. des Wiener-Vertrags der niederländische Commissär einen der drei Unter-Inspektoren abwechselnd mit Frankreich zu ernennen hätte, wird in dem Entwurfe §. 84. die Zahl der Unter-Inspektoren auf vier vermehrt, und einen derselben soll die niederländische Regierung für ihr ganzes Flußgebiet allein zu ernennen haben.

Was die Schiffahrtsfreiheit in das Meer betrifft, so ist dieser Gegenstand seit fünf Jahren in so vielen Abstimmungen, Denkschriften und andern gedruckten Werken beleuchtet, daß es keines Beweises bedarf, wie alle Rheinuferstaaten an der vollen Anwendung des, dem Geiste des Pariser-Friedens angemessenen Prinzips, fest halten müssen. Holland erhebt neben den Schiffahrts-Abgaben Transit-Zölle, ja es verbietet sogar, nach Willkühr und dem Wechsel der Verhältnisse, verschiedene Artikel, um sich in dem Alleinhandel derselben zu erhalten. Nur nach seinem besondern Interesse beschränkt es die Freiheit der Schiffahrt, und hindert uns mit andern Nationen über die See in direkte Handels-Verbindungen zu treten. Wir müssen veredelte Produkte von ihm nehmen, die wir selbst zu verarbeiten im Stand wären, wenn wir mittelst der Rheinschiffahrt die rohen Produkte beziehen könnten. Ganz im Gegensatze seines Benehmens, verlangt Holland, das uns den Verkehr über die See erschwert oder ganz sperret, volle Freiheit auf dem Rhein. Ein Theil der deutschen Rhein-

uferstaaten, hat gleich Holland Mauthen angelegt, ohne aber durch sie Transit-Abgaben auf dem Rhein zu erheben und die Freiheit der Schifffahrt zu stören. Will es daher bei uns eine ausgedehnte Freiheit geniessen, und ungehindert, der Schweiz, dem Elsaß etc. seine Güter zusenden, so muß es uns das Nämliche bei sich zugestehen, nicht den Transithandel in Fesseln schlagen und sich Deutschland, das nur das allgemeine, nicht das spezielle Interesse im Auge hat, zinsbar erhalten. Dieß fordern die Gleichheit der Rechte und Verbindlichkeiten unabhängiger Nationen, der Geist des Pariser-Friedens, die Wiener-Convention, welche für die Fahrt auf dem Rhein keine andere als die gesetzlich vorgeschriebene Schifffahrts-Abgabe gestattet, das Bedürfnis des Rhein-Handels, der durch ungemessene Transit-Besteuerung oder Verbote zerstört wird, und das Beispiel der Elbe-Uferstaaten, die zum Theil in gleichen Verhältnissen wie Holland, bereits den unverkennbaren Absichten der vermittelnden Mächte und der Theile, welche den Wiener-Vertrag abschlossen, bereits entsprochen haben.

Behart dagegen Holland auf der ungerechten Forderung ungleicher Rechte und Verbindlichkeiten, bedenkt es nicht, daß ihm für den wichtigsten Theil seines Handels die Rheinstrasse ganz unentbehrlich ist, daß wir unsere Colonial-Bedürfnisse künftig auf andern Wegen, in gleichen Preisen und Frachten, werden beziehen können, daß es an Frankreich und den Hansee-Städten wichtige Rivale hat, daß auch die Rheinuferstaaten, wenn sie seinen Grundsätzen folgen wollen, den Speditions- in einen Zwischenhandel verwandeln können — fährt Holland fort, zu vergessen, daß es bei seinem Systeme seinem eigenen Handel schadet, so ist es besser, sich von der Gemeinschaft mit demselben zu trennen und die Wiener-Convention nur bis an seine Gränze auszuführen,*) als ihm alle Vortheile der Schifffahrtsfreiheit auf dem Rheinströme zu gestatten und dagegen nichts als eine grössere Strecke

*) Königlich preussischer Seits hat man dieß schon vor vier Jahren den übrigen Rheinuferstaaten bei den Verhandlungen über eine interimistische Instruktion angeboten. Man dachte aber damals zu zart, um sich darauf einzulassen oder besser zu sagen, einige Commissäre, unter welche unbegreiflicher Weise auch der Badische (v. Mülsig) gehörte, wußten aus persönlichen Rücksichten den Gebrauch dieses trefflichen Mittels gegen Holland abzuwenden.

der Rheinfahrt zu gewinnen. *) Wir behaupten sogar, daß der bisherige Zustand mit den Stappeln des Rheinstromes, weniger schädlich ist, als eine nur bis an die See beschränkte Theilung der Rheinschiffahrts-Freiheit mit Holland. Man kann auch bei dem vorgelegten Entwurfe eines definitiven Reglements nicht behaupten, daß ihm in seine eigentliche Seerechte eingegriffen werde; denn es gilt ja um nichts, als den Schiffen der Rheinstaaten diejenigen Rechte zuzugestehen, welche den Schiffen anderer Nationen in den niederländischen Seehäfen, und bei ihren Fahrten in die See, und aus derselben, längst zugestanden sind. Preussen hat bei diesem Theile seiner gerechten Forderungen für deutsche Industrie, eine große Mässigkeit bewiesen, indem es nicht einmal ein vertragsmässig zu bestimmendes Maximum der Abgaben an der See in Vorschlag bringt. — Holland blicke auf das Beispiel Hanovers bei den Elbe-Schiffahrts-Verhandlungen, und gedenke, daß Deutschland nicht mehr aus Mangel an Einverständniß leiden wird, seine Industrie in ihrem Aufblühen gehemmt und sich stets in zinsbarer Abhängigkeit zu sehen.

In dem §. 2, des ersten Titels des Entwurfs, wird unter dem Vorbehalte der Maafsregeln für die allgemeine Sicherheit, gegen welche die Schiffahrts-Freiheit nicht in Anspruch genommen werden dürfe, auch der Anhaltung von Verbrechern gedacht. Leicht kann von dieser, an und für sich richtigen, Ausnahme, besonders zu Gunsten des Douanensystems, Mißbrauch gemacht werden, sobald man ein Schiff während seiner Fahrt unter diesem Vorgeben aufhalten und zum Landen zwingen darf. **) Geschiehet aber dessen Visita-

*) Sollte Holland, wenn der Vertrag auf seinem Rheintheile unausgeführt bleibt, die Schiffahrt durch fiskalische Untersuchungen der Ladungen, und durch Einführung von Stappelrechten oder andern Monopolen erschweren, so kann es nur sich am meisten schaden. Frankreich gewinnt dabei, und die übrigen Rheinuferstaaten, können die Folgen nachtheiliger Maasregeln gegen die Rheinschiffahrt, länger ausdauern, als dieß Holland nach seinen national-ökonomischen Verhältnissen und der individuellen Lage, vermag.

**) Ein Mißbrauch ähnlicher Art findet sich schon seit einigen Jahren bei Mainz, wo das Militär-Gouvernement auch die nicht am Ufer landende Flösse untersuchen läßt, ob sich unter deren Mannschaft keine Desserteurs befinden. — Dieß diene nur zum Beispiel, wie nothwendig es ist, in dem definitiven Reglement durch genaue Bestimmungen, allen Unterbrechungen der Fahrten auf dem Strome vorzubeugen.

tion, ohne es zum Nachtheil des Handels im Laufe zu unterbrechen, was keinen Schwierigkeiten unterliegt, so ist dabei Nichts zu erinnern.

Nach dem §. 3. sollen alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit der Schifffahrts-Freiheit im Widerspruche stehen, in den dort bezeichneten Häfen, ein- für allemal aufgehoben seyn. Dafs Mannheim, unter den Häfen von Basel bis zur niederländischen Gränze, den Mainzer und Kölner Häfen, als den einzigen Zwangsstappelplätzen gleich gestellt wird, kann nur aus einem Irrthume des Verfassers dieses Projektes herrühren. Mannheim hat zwar das Recht, einen Rheinhafen anzulegen, aber von demselben bis jetzt keinen Gebrauch gemacht. Sein einziger bestehender, wohleingerichteter Neckarhafen stehet lediglich mit der Neckar- und nicht mit der Rheinschifffahrt in Verbindung; denn kein Rheinschiffer ist gehalten, von demselben Gebrauch zu machen. Jeder kann, was auch häufig geschieht, am Rheinufer selbst, wo wenigstens für Sicherheit Sorge getragen ist, ein- und ausladen oder mit voller Schifffahrts-Freiheit vorbeifahren. — Wenn übrigens in dem einzigen zu Mannheim bestehenden Neckarhafen besondere Rechte, Privilegien und Gebräuche statt haben sollten, so können sie keine Gegenstände des Rheinschifffahrtsgesetzes werden, sondern hängen von den Verhandlungen der Neckarufer-Staaten über die Ausführung der Wiener-Convention ab, welchen die Rheinuferstaaten in ihrer konventionellen Gesetzgebung nicht vorgreifen können.

Von den Rheinschifffahrts-Gefällen und den Mitteln,
sich der gehörigen Entrichtung derselben zu
versichern.

(Zweiter Titel.)

§. 5. werden bei der Rheinschifffahrt von der holländischen Gränze bis Strasburg, aufwärts dreizehn Zollstellen bestimmt. Die Wiener-Convention gestattet in dieser Strecke nur zwölf für die Thal- wie für die Bergfahrt. Sie will, dafs sie nicht vermehrt werden sollen, nicht blos des Zolls, sondern auch des Aufenthaltes wegen, der bei der Handelsschifffahrt auf dem Rhein, um so mehr Rücksicht verdient, als ein gröfser Theil derselben sich mit Speditions-Gütern befaßt.

Dafs zur Zeit ein Erhebungs-Amt mehr bestehet, indem königl. bayrischer Seits zu Neuburg und Germersheim ein getheilter einfacher Zoll erhoben wird, war lediglich eine zufällig augenblickliche Folge der Kriegs-Verhältnisse des Jahres 1814. *) Weitläufig wurde der Gegenstand im Jahr 1817 bei der Central-Commission verhandelt, und zuletzt am 10. Oktober desselben Jahrs nachgegeben, dafs die beiden Zollstellen provisorisch als zwei halbe angesehen werden sollen. Mit Eintritt des definitiven Reglements endet jeder provisorische Zustand. Die Rheinuferstaaten können daher nicht zugeben, dafs gegen die Conventionen von 1804 und 1815, so wie gegen das gemeinschaftliche Interesse der Schifffahrt und des Handels, auf welches, besonders bei den Bergfahrten, verlängerter Aufenthalt oft mehr als Zoll-Erhöhung nachtheilig einwirkt, die Zahl der gesetzlichen Zollstellen überschritten werde. **) Baden mögte hiebei ein noch besonderes dem allgemeinen nicht entgegengesetztes Interesse haben.

Die Zollltarife werden in jeder Zollstelle in deutscher und französischer Sprache, welcher doppelter Ausfertigung der §. 7. nicht gedenkt, anzuschlagen seyn.

Bei der im §. 8. zweckmässig verfügten Annahme des französischen Gewichts, würde der Zusatz, wie in der Oktroi-Convention, nicht überflüssig seyn: dafs 50 Kilogramme gleich sind 102 & 2 Unzen 2½ Gran alten französischen Gewichts, ferner = 106¾ & kölnischen; = 106 & 5 Unzen mainzer; und = 101 & 3 Unzen amsterdamer Gewichtes.

Was die Münzsorten betrifft, in welchen die Zahlung der Zölle geschehen soll, so finden wir nicht geeignet, dafs ein Grund-Gesetz wie das definitive Reglement, durch welches alle frühere Verordnungen aufgehoben werden, rücksichtlich der Zahlungsart ein älteres französisches vom 7. Germinal des Jahres XI, das vielen Schiffen ganz unbekannt ist, er-

*) Als die Truppen der alliirten Mächte das linke Rheinufer betraten, wurde die Zollstätte von Neuburg nach Germersheim verlegt. Die französischen Oktroi-Beamte fanden sich bald hierauf wieder zu Neuburg ein, und forderten auch da den bisherigen Zoll. Bayern setzte dies fort, als ihm Neuburg und Germersheim zufielen.

**) Das billige königl. bayr. Gouvernement würde wohl schon längst eine der beiden Zollstätten aufgegeben haben, wenn nicht Frankreich noch Ansprüche an Neuburg machte, und die Gränz-Berichtigung mit demselben in das Reine gebracht wäre. Leicht läfst sich aber in dem definitiven Reglement eine Fürsorge treffen, dafs Bayern in keinem Falle seine Zollstelle verliere.

neuere. — Auch wird es in dem §. 8. der Deutlichkeit wegen heißen müssen: daß der tarifirte Werth der französischen Gold- oder Silber-Münzen in der Landes-Münze des Orts, wo die Zahlung zu machen ist, erlegt werden könne.

Nach dem §. 12. sollen die Rheinschiffahrts-Gefälle an der Zollstelle Neuburg, zwischen Frankreich und Baden getheilt werden. Dieß setzt voraus, daß entweder der Ort Neuburg wieder an Frankreich falle, oder ein französisches Erhebungsamt auf königlich bayrischem Gebiete bestehe. Das erste ist wenigstens sobald nicht zu erwarten, und das letztere wird man wohl königl. bayrischer Seits nicht zugeben können. Zieht man dabei noch in Erwägung, daß Neuburg weder für die Schifffahrt noch als Zollstelle selbst ein wohl geeigneter Ort ist, so kann man nur die Herstellung der konventionsmässigen Anzahl der Erhebungsämter, durch einzige Beibehaltung des Erhebungsamtes Germersheim wünschen.

Der Inhalt des §. 13. ist ganz neu, nützlich für Schifffahrt und Handel, dem §. 5. der Wiener-Convention entsprechend, und Preussen wie den Niederlanden sehr vortheilhaft, da diese allein von der Verminderung der Erhebungsämter den leichtesten und besten Gebrauch machen können. Sollte nicht aber auch das Nämliche bei zwei Uferstaaten, welche die Einnahme ihrer Zollstellen theilen, durch gemeinschaftliche Uebereinkunft Statt haben dürfen? Frankreich und Baden könnten dieß leicht zu ihrem und der Schifffahrt Vortheil, durch Aufhebung einer der drei ihnen zugedachten Erhebungsämter ausführen.

In dem §. 15. finden wir einiges Mangelhafte. An den bestimmten Einladungs-Orten sollte es nicht bloß von der Willkühr des Staates abhängen, Beamte zur Untersuchung der Ladungen aufzustellen und die Manifeste attestiren zu lassen. Der Schiffer ist ansonst dem Aufenthalte und der Kosten einer materiellen Untersuchung seiner Ladung in der nächsten Zollstelle ausgesetzt, die ihm auf seiner Fahrt sehr nachtheilig, im Ladungs-Orte aber ganz unschädlich ist. Schiffer und Handelsleute dürfen mit Recht erwarten, daß wenn der Staat Ladungsplätze bezeichnet, er sie auch mit den erforderlichen Anstalten versehe. *)

*) Verifikations-Controleurs sind bei größter Schifffahrtsfreiheit unentbehrlich, um die Zollrevenue ohne Beschwernisse für

Die allen Zollbeamten eingeräumte Befugniß, bei jedem angeblichen Verdachte (oft wohl nur auch Vorwande), daß die Ladung nicht mit dem Manifeste übereinstimme, eine für den Schiffer höchst beschwerliche Besichtigung eintreten zu lassen, kann nur nachtheilige Folgen für den Handel erzeugen. Es leiden darunter die Sicherheit, Beschleunigung und Wohlfeilheit der Transporte. Die wohl gepackten Güter werden auseinander gerissen, der Schiffer kann die Zeit seiner Fahrt nicht mehr rücksichtlich des Frachtlohns berechnen, noch weniger in festgesetzten Zeitpunkten in den Hafen seiner Bestimmung einlaufen. Solche große Nachtheile verhütete bisher die Controlle der Aiche, der wir am Schlusse dieses Titels gedenken werden.

Nur Ausnahmsweise sollte zugestanden werden, Ladungen an Orten, wo keine Verifikations-Controlle ist, einzunehmen; doch unter der Bedingung, daß sich die Schiffer an der nächsten Zollstelle mit einem obrigkeitlich beglaubigten Manifeste versehen.

Um die Flösse, denen mehr als den Schiffen jeder Aufenthalt bei gutem Wind und Wetter nachtheilig wird, so schnell als möglich an den Zollstellen expediren zu können, ist es nützlich, die Führer derselben, nebst dem im §. 16 bezeichneten Manifeste, so wie bisher, das Inventarium über alle Stämme des Flosses vorlegen zu lassen. — Die Art der Controlle und Verifikation der Flösse bedarf in dem Rheinschiffahrts-Gesetz einer genauen gleichförmigen Vorschrift, damit sich nicht nach und nach Verschiedenheit der Behandlung in das Verfahren der Zollbeamten einschleiche. Eine Instruktion so wie ein Muster des Manifestes für Flösser *) sollten demselben als Anlagen beigelegt werden. Das Manifest muß insbesondere enthalten: Die Aufnahme der Hütten, Böden, die Zahl der Herrn- und Knechte-Hütten, die Verifizierung der Trott und Lappenbrücken, den Unterschied der Zahl und Gattung des Gehölzes im Boden wie der Oberlast, die Länge und Breite des Flosses u. s. w.

Schiffahrt und Handel zu sichern, insbesondere Defraudationen in der Qualität der Waaren zu entdecken. Wo sie nicht existiren, sind die Schiffer in offenbarem Nachtheil gegen die Schiffer anderer Häfen.

*) Dem Entwurfe des Reglements ist ein Muster des Manifestes für Schiffe, aber keines für Flösse beigelegt, obwohl bei beiden eine bedeutende Verschiedenheit eintritt.

Gleichförmig müssen die in einer Instruktion vorzuschreibenden Grundsätze seyn: über das Verfahren bei dem Bau, um die Stämme bei den Erhebungsämtern nachzählen zu können, die Art der Spannung und Bezeichnung derselben in den Böden, ihre gleichförmige Aufnahme durch das Winkelmaß, das Maximum, die Bezeichnung und Stemplung der Oberlast, den Abzug für die leeren Zwischenräume, bei der kubischen Vermessung der verpackten Flösse, das Verhältniß zwischen Eichen- und Tannenholz in gemischten Flößen, die Verpackung der Bretter- und sogenannten Schnittwaaren, die Rücksichten welche die Beamten bei der Aufsicht über die Einrichtung der Böden zu nehmen haben u. s. w.

Bisher gingen alle solche zur gleichförmigen Behandlung der Flösserei erforderliche Anordnungen von dem Centralpunkte der Administration aus. Ein Erhebungsamt arbeitete dem andern gleichsam in die Hand. Durch der obern Erhebungsämter geregeltes Verfahren waren die übrigen in der Art der Gebühren-Erhebung gesichert und erleichtert. Bei einem solchen zusammenhängenden Verwaltungs-System waren daher auch in der Oktroi-Convention von 1804 keine nähere instruirende Vorschriften nothwendig. Künftig, wo sieben getrennte Administrationen existiren und jeder Uferstaat sie nach seinem Belieben ordnen kann, ist durch die im 16ten Paragraph enthaltene oberflächliche Vorschrift, daß die Rheinzollbeamten durch Vermessung des Flosses und Losholzes, die Angaben des Manifestes des Führers eines Flosses, kontrolliren sollen, so gut wie Nichts gesagt. Erwägt man die großen Vorthelle, welche die Flösserei in Hinsicht des Handels *) mehreren, und in Hinsicht der Zölle allen Rheinuferstaaten bringt, **) so muß man sehnlichst wünschen, daß dieser Paragraph besser ausgearbeitet oder das Gesetz mit zweckmäßigen instruirenden Anlagen versehen werde. Die Wiener-Convention schreibt dieß auch ganz deutlich vor, indem sie nicht bloß Gleichförmigkeit in der Gröfse der Gebühren, sondern hauptsächlich auch im

*) Nach Holland allein wurden im Jahr 1820, das noch keines der stärksten im Holzhandel war, 64,033 □ Meter Eichen und andern harten Holzes, so wie 73,625 □ Tannen und andern weichen Holzes, durch die Flössung des Rheins, gebracht.

**) Die Flossen-Gebühren machen beiläufig den $5\frac{1}{3}$ Theil der gesamten Einnahmen an Rheinschifffahrtsgebühren aus. Im Jahr 1818 betrugen sie 472,945 Fr. 99 Cent. — 1819 508,012 Fr. 58 Cent. und 1820 433,379 Fr. 61 Cent.

Systeme der Erhebung verlangt. — Man wende uns dagegen nicht ein, daß das Interesse der einzelnen Uferstaaten die Beibehaltung der Einförmigkeit ohnehin veranlassen, und die Central-Commission alle entstehende Lücken ausfüllen werde. Die Erfahrung hat ja gelehrt, daß Staaten, welche an dem Produkten- oder Fabricaten-Handel keinen Antheil haben, ihr Zoll-Interesse als den einzigen Gesichtspunkt verfolgen, und dem gewöhnlichen finanziellen Grundsätze, so viel wie möglich von der Gegenwart zu ziehen, unrücksichtlich der Zukunft huldigen. Das künftige Verhältniß der Rheinzollbeamten, setzt diese in die Nothwendigkeit, sich durch Plusmacherei beliebt, und dadurch zur Beförderung in eine andere, mehr Aussichten gewährende kameralistische Parthie empfehlungswerth zu machen. Sie werden daher immer nur mit einziger Rücksicht auf Zoll-Ertrag, die erschwerendsten Maasregeln in Vorschlag bringen, ohne die Folgen zu berechnen. Sie werden mitunter einseitig und willkürlich handeln, um sich für die Kasse verdient zu machen. *) — Was die Central-Commission thun kann, um das Eingerissene wieder aufzubauen, ist eben so weit aussehend als unzuverlässig; denn sie ist in dem Gange ihres Wirkens den Versammlungen der Abgeordneten eines reinen Staatenbundes gleichgestellt, wo gewöhnlich einige Jahre ad referendum genommen, und zuletzt die Konklusion durch Spezial-Interessen vereitelt wird.

Baiern und Baden sind bei der Verbesserung des Entwurfes in Hinsicht der Behandlung der Flösse vorzüglich betheiligt — ersteres wegen der Flössung aus dem Main **) und letzteres wegen der aus der Kinzig, Murg und dem Neckar. Baierns Bevollmächtigter, der nie während den Central-Commissions-Verhandlungen gewechselt wurde, kennt diesen Gegenstand theoretisch und praktisch sehr genau, wird daher auch die speziellen Interesse seines Staates nicht verfehlen.

*) Es dürfen z. B. künftig nur die untern königlich-preussischen Zoll-Aemter, die tiefere Einsenkung von 1 bis 2 Centimeter unberücksichtigt lassen, die durch den, zwischen den Stämmen angesetzten vermehrten Schleich, so leicht veranlaßt werden kann.

**) Sie ist bei weitem stärker als die aus dem Neckar, der Kinzig und Murg. Von diesen drei, nebst einigen oberreinischen Gegenden, wurden im Jahr 1821 bis Mainz versendet: 15,642 □ Meter Eichen und andern harten Holzes; dann 78,575 □ Meter Tannen und übrigen weichen Holzes. Vom Main wurden dagegen in gedachtem Jahr herabgeflößt: 34,346 □ Meter Eichen und andern harten, so wie 87,986 □ Meter, weichen Holzes.

Wären sie mit denen der badischen Flösserei überall gleich, so würde sich der badische Bevollmächtigte bei diesem schwierigen ihm noch nicht hinreichend bekannten Gegenstande, durch ein Anschliessen an die bairischen Abstimmungen helfen können. Dieß wird aber nur Ausnahmsweise thunlich, indem die Gesichtspunkte beider Interessenten hie und da verschieden seyn müssen. — Wahrscheinlich wird man badischer Seits bei dieser Gelegenheit auch die gerechte Beschwerde der Gernsbacher Schiffferschaft, welche jährlich im Durchschnitte 500,000 Stück Borde den Rhein herab liefert, rücksichtlich der bisherigen Verzollung nach deren Gewichte, für immer zu heben suchen. *)

Uebrigens gedenkt der ganze Titel von Erhebung der Rheinschifffahrtsgefälle, mit keiner Sylbe einer der schönsten Anstalten im Rheinschifffahrtszöll-Systeme — der Schiffs-Aiche. Sie, an deren Vervollkommnung, besonders in der jüngsten Zeit, so einsichtsvoll als thätig gearbeitet wurde und die auf andern deutschen Strömen nachgeahmt zu werden verdient, soll plötzlich als Maasstab der Verzollung für geladene Schiffe ganz aufgehoben werden, ungeachtet die Wiener-Convention ausspricht, daß sie beibehalten werden solle und nur das Wie? dem definitiven Reglement vorbehalten.**) Ihre Stelle sollen künftig neunzehn oder zwanzig materielle Untersuchungen der Schiffsladungen, oder wenn einst Preussen und Holland alle innere Zollstellen aufheben würden, wenigstens doch deren elf vertreten, die im Grunde ganz von der Willkühr der Zollbeamten abhängen. Durch diesen Wechsel in der Methode der Zoll-Erhebung ***) wird dem Rheinhandel ein weit größerer Nachtheil zugefügt, als wenn statt der bisherigen zwei Stappel, deren sechs errichtet würden.

*) Ein Gernsbacher-Bordfloß von 6500 Borden, das im Sommer bei guter Witterung abgesendet wurde, hatte zu Neuburg 466 Centner Gewicht und mußte 82 Fr. 2 Cent bezahlen. Zu Germersheim stieg schon das Gewicht auf 519 Centner, und die Zahlung auf 91 Fr. 35 Centimes. So mehrte sich dieses immer von einer Zollstätte zur andern. Ein im Herbst abgesendeter Floß von 4900 Borden, wog zu Neuburg 455 Ctr und mußten für dasselbe 80 Fr 8 Cent bezahlt werden. — Alles sehr begreiflich, wenn das Gewicht an der Zollstelle die Grundlage der Verzollung ist.

**) Ueber 1200 Schiffe des Rheins und seiner Nebenströme sind bereits geaicht.

***) Alle begründete Einwürfe die man gegen die Aichanstalt machen kann und bisher gemacht hat, beziehen sich nur auf die kubische.

Er ist für die Regierungen, welchen die Beförderung der National-Oekonomie mehr als das fiskalische Interesse der Zollkassen angelegen seyn muß, so wie für den ganzen Schiffer- und Handelsstand von so wichtigen Folgen, daß wir ihn etwas näher erörtern müssen.

Die Schiffs-Aiche — längst schon auf den Flüssen und Kanälen im Innern Frankreichs, und seit 1806 auf dem Rheinstrome zur Anwendung gebracht, bestimmt die Ladungsfähigkeit und das geladene Quantum eines jeden Schiffes, letzteres durch die Einsenkung desselben von einem decimeter zum andern. Sie kann auf zweifache Art geschehen, entweder durch eine geometrische Vermessung, oder durch eine materielle, mittelst Einsetzung eines Gewichts-Quantums in das Schiff. Beide zeigen an den auf beiden Seiten befindlichen Scalen oder Grade-Messern, die Einsenkung desselben an. Die erstere, kubische Aiche genannt, fordert besondere Kenntnisse, ausserordentliche Pünktlichkeit und höchsten Fleiß der Aichbeamten, ist daher nicht zuverlässig, sobald in der kubischen Vermessungs-Methode das Mindeste versehen wird, dagegen aber auch nur für die ganz großen Schiffe erforderlich. Die letztere, Gewichts-Aiche oder materielle Vermessung genannt, beruht auf einem ganz einfachen Verfahren, ist untrüglich, wenn nicht absichtliche und jedem auffallende Fehler, begangen werden, aber auch wegen der kostspieligeren und langsamern Art der Ausführung nur für die kleinern, und die Schiffe mittlerer Gröfse leichter anwendbar. Die kubische Aiche, auf Grundsätzen der Hydrostatik und der mathematischen Körper-Vermessung beruhend, ist ein zuverlässiges Mittel für die Erhebung der Recognitions-Gebühren und sichert die Zollkassen wenigstens vor groben Versehen bei der Waage und bei Unterschleifen der Schiffer. Sie ist aber als einziger Zollmaasstab noch zur Zeit nicht zureichend, weil die Methode so wie die Sicherung ihrer Ausführung mehrerer Vervollkommnung bedarf. Die Gewichts-Aiche aber, obwohl für große Schiffe etwas kostspielig und mühesam, kann bei kleinern als unfehlbarer Maasstab der Verzollung gebraucht werden. Beide sind in jedem Falle treffliche Controll-Mittel für alle Zollstellen, welche die Schiffer auf ihren Reisen passiren, bis sie zum Ausladungs-Orte gelangen. Als solche *) sollten sie wenigstens in

*) Bisher war die Aiche das einzige Mittel, nach welchem ausserhalb den Stationshäfen die Beseher, die Centner-Zahl der Ladung

dem künftigen Rheinschiffahrts-Gesetz anerkannt und benutzt, werden. So wie die ehemalige Rheinschiffahrts-Direktion, auf ein unrechtliches und widersprechendes Extrem übergang, indem sie die Aiche ohne Rücksicht auf die Waag-Verifikation, als einen solchen Erhebungs-Maasstab annahm, der immer gelten solle, sobald sie mehr als diese besage, so gehet man nun jetzt in dem Entwurfe auf das entgegengesetzte Extrem über, sie selbst als Controll-Mittel der Erhebungs-Art und ohne allen Unterschied aufzuheben.

Dringend muß man zum Besten der Schiffahrt und des Handels wünschen, daß die Aichanstalt des Rheins *) allenfalls lediglich auf das materielle Vermessungs-System beschränkt, als eine gemeinschaftliche fortbestehn, die Instruktionen des Personals möglichst vervollkommnet werden, die Zollstellen — an welchen keine Aus- oder Beiladungen Statt finden — die Aiche als Controll-Zeichen der Schwere der Ladungen anzuerkennen haben und zu materiellen Verifikationen derselben, nur in den Fällen schreiten dürfen, wenn die Differenz zwischen der Anzeige des Gewichts nach der Wage, im Manifest und der Einsenkung des Schiffes in den Strom, so bedeutend ist, daß ein begründeter Verdacht einer unrichtigen Angabe der Ladung angenommen werden

erkennen konnten. In der Art wollen wir sie nicht mit Herrn Eichhof vertheidigen.

*) Was die Schiffe der Nebenströme betrifft, so können sie der Aichanstalt des Rheins, wenn sie mit den Zeichen der öffentlichen Aiche auf ihrem Strome versehen sind, eben so wenig unterworfen werden, als dies bei Einfahrt der Rheinschiffe auf Nebenströme nach Recht und Billigkeit zu verlangen ist. Die Central-Commission hat sich hierüber auch in ihrem 119ten Protokolle ausgesprochen, indem sie einen Termin zur Erklärung setzte, ob man besondere Aichanstalten auf den Nebenströmen errichten wolle oder nicht. Auffallend war daher die Erscheinung, daß sich die badische Regierung, welche sich für eine eigene Anstalt auf dem Neckar erklärt hatte, gegen ihr offenes Interesse, und zum Nachtheil der Schiffer wie ihrer Neckarzölle, im Sommer des Jahres 1821 gefallen ließ, ihre, ganz für die Gewichts-Aiche qualifizirten Neckarschiffe, auf eine kostspieligere, minder zuverlässige und kürzere Zeit dauernde Art, nämlich kubisch, aichen zu lassen. Unerklärbar wäre eine solche Versäumung des eigenen Vortheils, wenn nicht notorisch wäre, daß im Badischen, ein Dutzend verschiedene Behörden, die Hände an das administrative Steuerruder des Schiffahrtwesens legt, und daher oft zu gleicher Zeit nach entgegengesetzten Richtungen zu steuern versucht wird, falls nicht dazwischen ein diplomatischer Wind die Segel aufschwellt und eine noch frühere Strandung veranlaßt.

kann. So würde der §. 15 eine zum Zweck führende, und zugleich dem wahren Interesse der Rheinuferstaaten angemessene Richtung erhalten, da man nach der Erklärung in der Wiener-Convention Art. 4. annehmen kann, daß der Handel auf dem Rhein, nicht der Zölle wegen bestehend, angesehen und daher auch nicht durch gemeinschädliche fiskalische Willkühr, oder allzu erschwerende Anordnungen, beschränkt werden solle. *)

Von der Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Abgaben Gesetze bei der Rheinschifffahrt.

(*Dritter Titel.*)

Der wichtigste aller Titel des proponirten Rheinschifffahrtsgesetzes! Zu dessen Aenderung an verschiedenen Stellen, werden sich hoffentlich die Rheinuferstaaten gegen Preussen und Holland, deren Mauthsysteme dabei berechnet sind, vereinigen, um nicht ihrem Transithandel eine weit grössere Last, als den bisherigen Stappelpwang aufzubürden.

Bedenkt man, daß die Wiener-Convention Art. 22 sagt: „Die definitive Verordnung wird Bestimmungen enthalten, zu verhüten, daß die Aufsicht der Mauthbeamten, der Schifffahrt kein Hinderniß in den Weg lege“ — bedenkt man ferner, daß die nämliche Navigations-Akte, der Central-Commission zur Pflicht macht, alles Gute und Nützliche aus der Oktroi-Convention von 1804 beizubehalten, und daß in dieser, Artikel 41, die Douanen lediglich auf die im Umfange eines Landes ein- und ausgehenden Waaren beschränkt werden, so sollte man glauben, der Verfasser des Entwurfes habe bei Bearbeitung dieses Titels, nichts als das Mauthsystem seines Staates, vor Augen gehabt.

In dem Eingange des §. 24 sind zwar mit Recht, gegen das holländische Mauth- und Handels-System, alle Transit-Verbote auf dem Rhein bis in die See, aufgehoben,

*) Würde der niederländische Commissär auf der in das 31te Central-Commissions-Protokoll gegebenen Erklärung bestehen, daß er nur in die, unter der ehemaligen General-Direktion eingeführte Aichanstalt einwillige, so mögen sich die niederländischen Schiffer die öftern Ein- und Ausladungen ganz allein gefallen lassen. Die Schifffahrt der übrigen Uferstaaten kann dabei lediglich gewinnen.

weil hierin das preussische Interesse mit dem der übrigen fünf Rheinuferstaaten zusammentrifft. Dagegen sollen zum Besten des preussischen Mauth-Systems die Douanen-Abgaben auch auf diejenigen Waaren ausgedehnt werden, welche der Schiffer aus dem Schiffe an das Ufer legt, oder aus einem Schiffe in ein anderes umladet. — Offenbar eine nur indirekt einzuführende konventionswidrige Transitabgabe, für den grössten Theil des Rheinhandels! *)

Wenn unläugbar ist, dass der Mehrtheil der Handels-Verhältnisse auf dem Rheinstrome sich mit Transitgütern befasst, dass diese zur schnellen, sichern und wohlfeilen Transportierung, regelmässiger Rangfahrten bedürfen, dass also auf gewissen Stationen umgeladen werden muss, und oft der Erhaltung eines grossen Theils der Güter wegen, nöthig ist, dieselbe augenblicklich an das Land zu legen, so ist auch unzweifelhaft, dass der §. 24 Transitzölle zum höchsten Nachtheil des Rhein-Handels einführen will. Es ist ein Widerspruch, einer Seits anerkennen, dass sich die Mauthgesetze nur auf Ein- und Ausfuhr in und aus dem Lande beschränken und anderer Seits Abgaben von Gütern erheben, welche weder in das Land ein- oder ausgeführt, sondern nur an das Ufer gelegt oder selbst auf dem Wasser von Bord zu Bord übergeschlagen werden. Um Mauth-Defraudationen zu verhüten, ist doch wohl kein Staat, nach angenommenem Prinzip der Schifffahrtsfreiheit und der Beschränkung des Douanen-Systems auf Ein- und Ausfuhr, berechtigt, von demjenigen, was weder ein- noch ausgehet, Abgaben zu erheben und auf solche Art nur die Mittel des Verkehrs, nicht die Güter zu besteuern. Bei Ausführung dieses Gesetz-Vorschlages würde überdies die Schifffahrt der Holländer, die ohnehin nach der nautisch-merkantilischen Uebermacht auf dem Rheinstrome streben, am meisten gewinnen. In kurzer Zeit werden sie, die ihre grosse Schiffe leicht zur Seefahrt benützen können, den Rhein mit kleinen Fahrzeugen bedecken und alle nicht für Rheinpreussen bestimmte Colonial-Waaren, auf einem Schiffsboden gerade durch bis Frankfurt oder Freistadt führen. Ihnen wird es dann leicht, für sehr niedrige Retourfrachten

*) Die Elbeschifffahrts-Akte gehet Art. XIV. nicht soweit, indem sie die Waaren den Mauthgesetzen nur dann unterwirft, wenn sie in das Landesgebiet eingeführt werden sollen und bereits den Fluss verlassen haben.

die nach Holland zu versendenden Güter mitzunehmen. Die Schiffer der übrigen Rheinuferstaaten können aus leicht zu findenden Gründen eine solche Konkurrenz nicht aushalten.

Sollte man Preussischer Seits von diesem Vorschlage, der für Süddeutschland verderblicher ist, als es bisher die niederländische Mauth war, nicht abgehen wollen, so würde das einzige Gegenmittel in der Bestimmung zu finden seyn, daß überall, wohin Rangfahrten errichtet werden, auch Freihäfen oder Landungsplätze, ausser der Douanen-Linie angeordnet werden müssen, in welchen der Schiffer, wie vormals zu Mainz und Köln, seine zum Umschlag bestimmte Waaren-Abgaben frei niederlegen kann. — Die Douanen-Aufsicht gehört an und für sich nur an die Thore der Ein- und Ausladeplätze, wenn der Transithandel in Deutschland und in Holland frei seyn soll.

Der §. 26 giebt eine Distinktion zwischen den Rechten der Rheinuferstaaten, deren Hoheit über den Rheinstrom getheilt oder ungetheilt ist, die man in keiner der als Grundlage dienenden Conventionen findet. Alle Rechte müssen gleich seyn. Zwei Uferstaaten wie z. B. Frankreich und Baden, die beide ein Mauthsystem haben, können, wenn sie sich mit einander einverstehen, die nämlichen Maasregeln ausführen, zu welchen Preussen und Holland auf ungetheiltem Rheingebiete befugt seyn sollen. Auch sehen wir nicht ein, warum der Schiffer, der ab- oder zuladet, anders behandelt werden soll, als derjenige, dessen Ladung sich nicht ändert. Nur der Mauthbeamten Sorge ist es, zu verhindern, daß nicht ohne Zahlung der gesetzlichen Abgaben ab- oder zugeladen werde. In Hinsicht der Güter, welche weder aus dem Lande kommen, noch in dasselbe gebracht werden, wird durch Anordnung von Freihäfen, allen Besorgnissen einer- und Belästigungen anderer Seits, genügend vorgebeugt.

Das höchste der Belästigung des Rheinhandels durch die Mauth und die eigentliche Vernichtung des Transithandels spricht der §. 27 aus, indem er der Willkühr der Steuerbeamten überläßt, ob sie an der ersten Grenz-Rheinzollstelle, die Revision der Ladung vornehmen wollen, falls irgend ein Stück Gut derselben innerhalb der Landesgränzen ausgeladen zu werden bestimmt ist. Da die Ladungen bei den regelmässigen Rangfahrten, aus Stückgütern bestehen und nur Ausnahmsweise, ganze Schiffe mit den eigenen Gütern eines Handelsmanns direkt bis zum Bestimmungs-Ort

befrachtet werden; da es ferner unmöglich ist, daß der Rangeschiffer, welcher Stückgüter führt, und hie und da einige derselben auszuladen hat, das Schiff so packe, um den Steuerbeamten die genaue Revision, nach der bloßen Anschauung möglich zu machen, so ist diese Verfügung des §. 28 nichts Anderes, als ein Gebot der Ausladung und Umpackung für alle vermischte Ladungen, so oft es den Steuerbeamten oder ihren Subalternen gefällig ist, dieselbe im Ganzen, eines Theiles wegen, revidiren zu wollen. Also neun- oder zehnmal aus- und umgepackt, damit die Rheinzollbeamte untersuchen können, ob die Ladung mit dem Manifeste übereinstimme, und wenn dieses vollendet ist, die ganze Ladung noch sechsmal der rücksichtslosen Revision der Steuerbeamten Preis gegeben — alles aus dem Grunde, weil ein oder einige Stückgüter eingeschwärzt werden könnten! *)

Wer nur einigermaßen weiß, welche Mühe, Vorsicht und Zeit zu einer guten Verpackung eines größern Schiffes erfordert werden, und wie sehr dem Kaufmann daran gelegen seyn muß, daß diese sich nicht ohne höchste Nothwendigkeit ändere, wie jeder Aufenthalt mehr den Handelsmann als den Schiffer trifft,**) der wird auch nicht bezweifeln, daß man einst, wenn dieser Paragraph wider Erwarten angenommen werden sollte, sich nach der Rückkehr, der im Verhältniß goldenen Zeit, des mainzer und kölnen Stappelpzwanges zurücksehen und eine solche Schifffahrtsfreiheit nur als ein Trugbild ansehen müsse, dessen Erscheinung jedem Schiffer und Kaufmann, der sich in den Rheinstaaen mit Spedition beschäftigt, mit Recht in Schrecken setzt.

*) Die Elbeschifffahrts-Akte unterscheidet zwischen einer generellen und besonderen Revision der Schiffladungen, ist also für die Schifffahrt milder als der Entwurf der Rheinschifffahrts-Akte, der nur eine Gattung der Revision und natürlich die spezielle annimmt.

**) Durch längern Aufenthalt der Fahrzeuge auf ihrer Reise, erhält der Spediteur seine Fracht später und verliert, inmittelst die Interessen seines Gewerbskapitals. Auf verschiedene Güter wirkt lange andauernder Wassertransport, auf andere die Jahreszeit, nachtheilig. Hinzu kommen noch die Besorgnisse vor Verwässerungen im Frühjahr und Ueberwinterungen im Spätjahr — des Verlustes der augenblicklichen Vortheile für den Handelsmann beim Steigen und Fallen der Preise nicht zu gedenken. Welchen Ersatz giebt für alles dieses das Recht der Regress-Forderung an den Schiffer durch einen langen und kostspieligen Prozeß?

Warum jetzt noch immer mehr Zwang auf Zwang häufen, während in Darmstadt seit anderthalb Jahren über Erleichterung des Handels, wo nicht konkludirt, doch deliberirt und votirt wird? — Der Süddeutschen Industrie, ist ja ohnehin durch Englands und Frankreichs Prohibitiv-System, gegen sie und deren freie Handelskonkurrenz mit ihnen, so gepresst, daß man von einem deutschen Staate den Vorschlag höchst drückender Maasregeln für den bisher noch einzig freien Rheintansithandel, nie hätte erwarten sollen.*) Es bedarf auch derselben gar nicht, um den Zweck der Verhütung von Defraudationen zu erreichen, sobald die geeignete Mittel, zu deren Anwendung jeder Staat verbunden ist, ergriffen werden. Hat er die Ein- und Ausladeplätze gesetzlich bestimmt, läßt er an der ersten Rheinzollstelle, den Schiffer den zur Einfuhr bestimmten Theil der Ladung deklariren, wird diese Deklaration auf dem Manifeste bemerkt und der Schiffer angewiesen, sich bei dem betreffenden Mauthamte, das hievon in Kenntniß zu setzen ist, zu melden, handhabt man genau die im §. 25 enthaltene Vorschriften, und werden die Douaniers und Lokal-Polizei-Bediente, zur fleißigen Beobachtung der Schiffe, welche ausser den Ortschaften landen, angehalten, so ist nicht zu besorgen, daß Waaren ohne Zahlung der Landesabgaben, ein- oder ausgeführt werden. Es ist auch ohnehin zu dieser Besorgniß bei Wassertransporten weit weniger Grund vorhanden, als bei Land-Transporten; denn Ausladungen von größern Schiffen können weder bei Tag und noch weniger zur Nachtzeit, leicht unbemerkt, und zwar am wenigsten auf dem, an beiden Ufern mit so vielen Ortschaften besetzten, oder in der Nähe der Heerstraßen fließenden Rheinstrom, vollbracht werden. Der Schiffer, welcher an der großen Handelsschiffahrt Antheil nimmt, läßt sich auch höchst selten oder vielleicht nie, auf eine, nur dem Waaren-Versender zum Nutzen gereichende Betrugs-Spekulation solcher Art ein, und wie groß müßte nicht der Antheil an dem Gewinne seyn, wenn ein Schiffer deswegen sein Schiff und Geschirr, seinen

*) Büsch macht im zweiten Buche seiner Darstellung der Handlung in ihren mannigfaltigen Geschäften Preussen den Vorwurf: daß Deutschland vorzüglich durch die preussische Zölle leide, daß die preussische Regierung sich der Flüsse zu bemächtigen suche, und eine dem Nachbar sehr nachtheilige Handels-Politik habe. In manchen Punkten sehen wir diese Aeussierung eines kompetenten Beurtheilers zum Theil bestätigt.

Kredit bei dem Handelsstande und den Uferbehörden, Preis geben, den grossen Verlust durch den Aufenthalt nebst den Untersuchungskosten, und die grosse Strafe, wagen sollte. Ein solches Unternehmen liesse sich nur bei bedeutenden Ladungen ganz Verbotener Güter fürchten. Allein es sind nach der preussischen Zoll-Rolle, die den Vorschlag dieses Paragraphen veranlasste, einzig nur Salz und Spiel-Karten als Einfuhrs-Artikel ganz untersagt. Schiffsladungen von Gegenständen, die hoch besteuert sind, unbemerkt in das Land schwärzen, ist für den Schiffer, der so häufig durch seine Manifeste und Frachtbriefe kontrollirt wird, keine kleine Aufgabe, die man selbst unter französischem Douanen-System am linken Rheinufer, und in der Zeit der strengen Continental-Sperre, wo schon kleine Einschwürzungen hohen Lohn brachten, nicht versuchte. Auf Nachen oder kleinen Schiffen wurden damals zur Nachtzeit Einschwürzungen unternommen; höchst selten aber auf grossen für die eigentliche Handelsschiffahrt bestimmten Fahrzeugen. Zudem sind die Produkte und Fabrikate, welche zu Thal durch das Preussische Rheinstromgebiet geführt werden, so wie die Colonial-Waaren welche zu Berg kommen, gewöhnlich von zu grossem Umfange, auch in der preussischen Zoll-Rolle nicht hoch genug besteuert, um zu Defraudations-Versuchen zu ermuntern. Bei feinen kurzen Waaren, Porzellan, seidenen, baumwollenen und wollenen Zeugen, könnte vielleicht zuweilen der Fall eintreten; allein Einschwürzungen dieser Waaren aus Frankreich, lassen sich leichter auf der Mosel als dem Rheinstrome, unternehmen.

Offenbar unnöthig, wird also der ganze Transithandel des Rheins, durch den §. 27 gestört. Sollte ihn auch allenfalls die Diplomatie mit ihren manchfaltigen politischen, und besonders in kleinen Staaten, oft kleinlichen Rücksichten, Preis geben wollen, so werden sich hoffentlich die Ministerien des Innern und der Finanzen, welche sich nicht gerne landständischen Beschwerden aussetzen, höchstens nur unter der Bedingniß dazu verstehen, daß die Schiffer der Rangfahrten, aus den Rheinhäfen von den vorgeschlagenen Mauthrevisionen an den Gränzzollstellen, befreit bleiben, und ihre Abgaben erst dann entrichten, wenn sie die Güter durch die Thore an den gesetzlichen Landungs-Plätzen in das Land oder aus demselben bringen.

Gerecht und billig ist, daß Schiffer, welche Schleichhandel treiben, keinen Schutz in der Rheinschiffahrts-Frei-

heit finden, vielmehr nach den Gesetzen des Landes streng bestraft werden. Es genügt aber nicht an der Bestimmung des §. 28, die Waaren in einem Schiffe, welche nicht unerlaubter Weise ein- oder ausgeführt werden sollen, von dem Beschlage zu befreien. Es muß vielmehr noch ausdrücklich festgesetzt werden, strafbare Schiffer nicht zum Nachtheil des Handels, in ihrer fernern Fahrt aufzuhalten, sobald sie genügend als ansässige Unterthanen in einem der Rheinuferstaaten bekannt sind, oder hinreichende Bürgschaft gestellt haben, und wenn keines von beiden der Fall wäre, für den arretirten Schiffsherrn, unter obrigkeitlicher Einwirkung einen der Schiffer des Hafens, gegen ein zu bestimmendes Taggeld, die Reise fortsetzen zu lassen. Auch dürfen die Steuerbeamten nicht ermächtigt werden, Schiffe, so lange sie Strom halten, zu verfolgen, zu arretiren und einer Visitation zu unterwerfen. Erfahrungen, welche die Geschichte der Rheinschiffahrt über das Nachtheilige solcher gemeinschädlicher, die Douanen-Willkühr vermehrender Maasregeln an Händen giebt, bestätigen die Räthlichkeit beider beschränkenden Vorschriften.

Mit liberalen Bestimmungen schließt sich endlich der von lauter Mauthzwang zusammengesetzte dritte Titel, weil in den Schlufs-Paragraphen das ausgeschiedene preussische Interesse nicht in Berührung kommt, sondern mit dem aller Uferstaaten, gegen Holland zusammentrifft. — Näherer Bestimmung bedarf der §. 29 verglichen mit dem §. 24, um den Unterschied zwischen augenblicklichen Aus- oder Einladen am Ufer, und Ladungen, welche in das Land oder aus demselben gebracht werden, fest zu halten.

Von der Berechtigung zur Rheinschiffahrt.

(*Vierter Titel.*)

Daß Schiffer und Schiffe, welche aus dem Rhein über das Meer fahren, die Eigenschaften nachweisen sollen, die erforderlich sind, um in europäischen Seehäfen zur Fahrt zugelassen zu werden, ist billig. Wir ersehen aber aus dem §. 31 nicht, wer hierüber entscheidet, falls die holländische Behörden, welchen die Fahrten der Schiffer anderer Rheinuferstaaten über die See gewifs nicht angenehm seyn werden, den in den Seehäfen ankommenden Rheinschiffen, unter so

mannigfaltigen leicht zu findenden Vorwände, die Qualifikation zur weitem Reise bestreiten. *) — Sollen vielleicht solche Anstände auf diplomatischem Wege ausgeglichen werden, so wird es um den praktischen Erfolg der freien Rheinschifffahrt über die See mißlich aussehen. Preussen selbst muß am Meisten daran liegen, diesen Paragraphen rücksichtlich der Seefahrt näher zu bestimmen. **) Seine Schiffer werden den meisten Gebrauch von dieser Freiheit machen; denn mit den Fahrten nach London, welche der badische erste Rheinschifffahrts-Commissär v. Mülsig, den oberrheinischen Schiffern zu Mainz, in seinem Zimmer als eine Leichtigkeit zur Pflicht machte, wird es noch geraume Weile haben.

Es ist sehr schön, daß der preussische Gesetz-Entwurf gleich der Oktroi-Convention von 1804 die Rheinschifffahrt nur erfahrenen Schiffern, die sich über ihre Kenntnisse ausgewiesen haben, anvertrauen will. Es fehlen aber die Sicherheitsmaasregeln für die Ausführung der proponirten gesetzlichen Vorschrift, die wir zureichend in der Convention von 1804 finden. Das Wie und Wo? sich die erfahrenen Schiffer über ihre Fähigkeiten und Erfahrungen ausweisen sollen, ist gänzlich den Bestimmungen der Regierungen aller Uferstaaten überlassen.

Beschränkte sich die Rheinschifffahrt nur auf den wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder beider Ufer, oder des Innern eines jeden Uferstaates, und wäre der Transithandel auf dem Strom im Ganzen weniger bedeutend als er ist, und zum Vortheil der Rheinuferstaaten seyn muß, so könnten wir ruhig erwarten, welche Vorschriften die einzelnen Regierungen rücksichtlich der Schifferqualifikationen treffen wollen. Nur sie allein würden den Nachtheil einer Gleichgültigkeit oder Vernachlässigung bei diesem Punkte, durch unzureichende oder nicht kräftig genug aufrecht erhaltenen Vorschriften, fühlen. Da aber von der Erfahrungheit der Rheinschiffer, der Kredit der Handelsschifffahrt nicht bloß

*) Der Artikel IV. der Elbeschifffahrts-Akte, welcher mit den Paragraphen dieses Artikels fast wörtlich übereinstimmt, bedurfte keiner solchen Vorsicht, indem bei der Fahrt aus der Elbe in die See, nur deutsche Bundes-Staaten unter sich in Collision kommen können

**) Holland sollte in jedem Falle genau und bestimmt erklären, welche gesetzliche Eigenschaften es in seinen Seehäfen rücksichtlich der Schiffer und Schiffe fordert.

in den einzelnen Uferstaaten denen sie angehören, sondern auf dem ganzen Strome abhängt und auf dessen Handel, besonders mit Transitgütern, sehr einwirkt, so kann und darf das generelle Vertrauen, auf die Sorgfalt jeder einzelnen Regierungen, um so weniger genügen, als uns die bisherige Erfahrungen und die unvollkommene Schiffahrts-Einrichtungen in mehrern Rheinuferstaaten keine genügende Bürgschaft für die Zukunft geben.

Es ist nichts Neues, sondern durch viele Beispiele aus den Akten der Rheinschiffahrts-Verwaltung nachzuweisen, daß selbst seit dem Bestehen der Oktroi-Convention von 1804, manche landesherrlichen Patente zum Betrieb der kleinen Rheinschiffahrt, von den öffentlichen Behörden nicht etwa nur unerfahrenen oder kenntnißlosen Schiffern, sondern sogar Fischern oder Bauern, die einige Zeit bei einem Fischfang oder einer Ueberfähre geholfen hatten, ertheilt wurden. In Rheinuferstaaten, wo, wie z. B. in Frankreich, Hessen, Baden (nach seiner vorigen Verwaltungs-Organisation), das Schiffahrtswesen einer einzigen Behörde anvertraut war, konnten solche Beispiele nicht vorkommen. Wenn es aber, wie jetzt in einigen Landen, unter alle Aemter und Mittelstellen, deren Verwaltungs-Bezirke sich an die Ufer des Rheins erstrecken, zersplittert ist, so darf man nicht erwarten, daß bei Schiffer-Aufnahmen stets die Umsicht und Sorgfalt eintreten, welche das allgemeine Beste der Rheinschiffahrt erheischt. Gehet überdies in Zukunft mit Auflösung der Schifferzünfte der gute Theil ihres Gemeingeistes, gegen das Einschleichen untauglicher oder unwürdiger Subjekte, durch den Mangel an Statuten einer geregelten Gewerbsfreiheit verloren — wird das Patentwesen, nach den bekannten ultra-liberalen Gewerbsgrundsätzen auch auf die Schiffer ausgedehnt — nehmen nach den bisherigen, oder unter veränderten Verhältnissen des Handels eines Staates nur wenige seiner Schiffer an der grossen Handelsschiffahrt Antheil — wie kann man da der bloßen formellen Versicherung in einem Patente, daß der Aufgenommene ein erfahrener, kenntnißvoller Mann sey, stets zureichenden Glauben beimessen?

Diesen gerechten Besorgnissen für Zerstörung des Credits der Rheinschiffahrt könnte vorgebeugt werden, wenn in einem jeden Schiffer-Patente, das eine Landes-Obrigkeit ausfertigt, genau ausgedrückt werden müßte, daß der neu Aufgenommene, vier Jahre als Lehrling und eben so lange

als Schiffs-Gesell, und wenigstens anderthalb Jahre persönlich in der Eigenschaft als Steuermann, gedient habe, lesen, schreiben und rechnen könne, Eigenthümer eines in gutem Zustande befindlichen Fahrzeugs und aller hiezu erforderlichen Geräthe sey, eine zureichende Sicherheit in unbeweglichen Gütern gestellt und sich durch anerkannte gute Auf- führung und Rechtschaffenheit des Zutrauens von Seite des Handelsstandes würdig gemacht habe. — Wo Assekurranz- Compagnien bestehen, könnte allenfalls auch ihnen, die Aus- führung der nöthigen Maasregeln zu Versicherung der Qua- lifikation aufzunehmender Schiffer, überlassen und auf den Grund ihres motivirten Gutachtens, das obrigkeitliche Patent ausgefertigt werden.

32 Die Wiener-Convention will nicht, daß alle Schiffergilden für künftige Zeiten aufgehoben werden. Sie entziehet ihnen nur, und zwar mit Grund, alle ausschließliche Schifffahrts- rechte, stellt es aber Artikel 21 den Unterthanen der Ufer- staaten frei, Mitglieder der Gilde einer andern dieser Staa- ten zu bleiben. Ihr Artikel 27 verweist die Verfügungen über die Art des künftigen Bestehens solcher Gilden, zu den näheren Bestimmungen des Rheinschifffahrt-Gesetzes. Dessen Entwurf hebt nun, §. 32 alle bis jetzt noch bestehende Schiffer- gilden und Zünfte auf. Ob und wie sie unter landesherr- licher Autorität wieder errichtet werden dürfen, davon ist kein Wort gesagt. Indessen folgt aus der Bestimmung dieses §. kein unbedingtes Verbot derselben, für die künftige Zeiten; denn nach dem Entwurf ist die Souverainetät Regel, und wo ihr also nicht ausdrückliche Ausnahmen in demselben entgegenstehen, hat sie freie Gewalt. Es können folglich, vermöge derselben und zufolge des Geistes wie des Buchsta- bens der Wiener-Convention, neue Schiffergilden wieder er- errichtet werden, in so fern ihre Statuten den gesetzlichen und konventionsmäßigen Prinzipien angemessen sind. Ist der §. 32 in anderer Art zu verstehen, so wird eine ausdrück- liche gegentheilige Bestimmung erforderlich seyn.

Wir bestreiten nicht entfernt die Klugheit der Verfügung, daß alle jetzt bestehende Schiffergilden und Zünfte aufzu- lösen seyen. Zur gänzlichen Ausrottung des bisher nach Monopolen strebenden Zunftgeistes der Schiffer, ist eine solche augenblickliche Maasregel durchaus nothwendig. Daß man aber von einem Extreme zum andern übergehe und das Gute, was Schiffer-Vereine erzeugten, ohne einen Ersatz zerstöre, dagegen müssen wir uns laut und zwar ganz im

Geiste der Wiener-Convention erklären. Wir lieben in Hinsicht der Gewerbs-Polizei die allein zwischen den beiden Abwegen starren Zunftzwanges und gränzenloser Gewerbs-Freiheit liegende Mittelstrasse einer durch Statuten geregelten Gewerbs-Freiheit mittelst zweckmässiger Vereine. Wollten oder könnten wir auch zugeben, daß die unbedingte Gewerbs-Freiheit, wie sie in den jüngsten Zeiten Preussen und Nassau den Franzosen grossentheils nachahmten, heilbringender als ein gereinigtes Zunftwesen sey, so müßten wir doch, da selten eine polizeiliche Regel ohne Ausnahme bestehet, das Gewerbe der Grossschiffer für den Handel seiner Natur und den Erfahrungen nach, hievon ausnehmen. Frankreich und Holland haben das Beispiel selbst in den Zeiten gegeben, wo die Gewerbs-Freiheit die höchste Stufe der Willkühr für jeden, dem es nicht an Geld in der Tasche fehlte, erreicht hatte. Selbst da noch wurde die alte Strasburger Schifferzunft aufrecht erhalten, und in Holland, wo stets Schifferzünfte waren, legte man auch damals das Gute derselben in das Institut der Beurtfahrten. Es läßt sich zwar auch der Ersatz dafür durch geordnete unmittelbare Polizei-Anstalten unter Zuziehung erfahrener Schiffer denken; allein gewiß wird mehr gewirkt, wenn die Sorgfalt für den Kredit der Rheinschiffer von ihnen selbst ausgehet, und die polizeiliche Aufsicht nur zur Erhaltung der Statuten der Vereine und Verhinderung aller Ueberschritte ihrer gesetzlichen Gränzlinien kräftig eintritt.

Hätten wir, wenn dieser Gegenstand in den geheimen diplomatischen Kammern zur Sprache kommt, eine Stimme zu geben, so würden wir, auf den Codex der Erfahrungen hinweisend, gegen die von dem geheimen Legationsrathe v. Müfsig im Jahr 1817 zu Mainz gepredigte ultra-liberale Rheinschiffahrts-Theorie*) behaupten, daß nichts vor-

*) Herr v. Müfsig — damals noch Titular-Diplomat — bewies übrigens bei diesem gewählten Gange alle Qualifikation zum Empfang der wirklichen diplomatischen Weihe. Folgte man seinem Rathe, so hatte er nicht nöthig, sich in ein ihm ganz unbekanntes Fach einzustudiren, die Diskussionen wurden leicht, weil ein Zerstörungs-System keiner Motive bedarf, die Abstimmungen konnten in den Protokollen so kurz und so leichten Gewichts seyn, wie sie in der That waren, das definitive Reglement wäre schnell zu Stande gebracht und dessen künftigen Vollziehern überlassen worden, das gesetzlich Regellose wieder nach und nach zu regeln, — Schade wenn Herr v. Müfsig nicht als Organisator

theilhafter sey, als lediglich unter der Benennung „Schiffer-Vereine“ den gereinigten ursprünglichen Gildegeist wieder aufleben zu lassen. Die Landesbehörden der Rheinuferstaaten können durch sie die trefflichsten, den Lokal-Verhältnissen und Bedürfnissen, so wie dem allgemeinen Besten der Schifffahrt entsprechende Verordnungen zur schnellen und leichten Ausführung bringen, auch die Polizei-Ordnung auf eine weit einfachere Art handhaben. — Wie viel Gutes ist übrigens nicht durch die mit den Schiffergilden vereinigte Unterstützungs-Kassen, deren die so leicht durch unglückliche Zufälle in Dürftigkeit gerathende Schiffer, so wie ihre Wittwen und Kinder, mehr als die meisten andern Gewerbsleute bedürfen, erwirkt worden!

Nach dem §. 34 ist die Zahl der Rheinschiffer unbestimmt. Jeder der Uferstaaten kann also deren ernennen, so viel er will und der Gesammtheit derselben stehet kein Einspruchsrecht zu, wenn einer zum Nachtheil der andern, davon zu starken Gebrauch macht. — Wir geben zu, daß die bisherige Proportion, welche man einzuhalten suchte und die an und für sich dem Grundsatz der Gewerbs-Freiheit widerspricht, nicht zweckmässig ist, weil sie die Handels-Verhältnisse der Staaten von Zeit zu Zeit ändern und in der Folge nach ausgesprochener Rheinschifffahrts-Freiheit noch mehr ändern werden. Allein bei der jetzigen zum Theil übersetzten Anzahl der Rheinschiffer, *) sollte doch eine billige Rücksicht darauf genommen werden, daß ihre Gewerbsbefugnisse auf gewisse Distrikte begründet wurden, daß sie ihre Capitale mit Sicherheit des Nahrungsstandes auf ihr Gewerbe verwendeten, und künftig nicht nur der Konkurrenz aller schon bestehenden sondern auch der neu aufzunehmenden Schiffer Preis gegeben sind. Ein Auskunftsmittel wäre viel-

einer andern Strom-Schifffahrt auftritt, da sein Plan zu Mainz zu wenige Unterstützung fand.

*) Gegenwärtig sind auf dem Oberrhein ohne die Basler, 135 Schiffer mit 192 Fahrzeugen — auf dem Mittelrhein 546 mit 697 Fahrzeugen, und auf dem Unterrhein 194 mit 219 Fahrzeugen. Von den 316 Gilde-Schiffen, welche sich von Strasburg bis zur holländischen Gränze mit der eigentlichen grossen Handelsschifffahrt beschäftigen, sind 193 zur direkten und — 123 zur intermediären Fahrt berechtigt. Von Köln aus besorgen die grossen Gütertransporte nach Holland und zurück 26 preussische und 29 holländische Schiffer. Der Mittelrhein ist also am meisten mit Schiffen übersetzt, und im Verhältniss der Uferstrecken hat Hessen die meisten und Holland die wenigsten grossen Schiffer.

leicht in der Art zu finden, wenn die Rheinuferstaaten sich wechselseitig verpflichten wollten, so lange die Mehrzahl der gegenwärtigen Grossschiffer besteht, keine neue aufzunehmen, es sey dann, daß der Handelsstand einen motivirten Antrag auf deren Vermehrung stelle, was zugleich in den zu ertheilenden Patenten zu bemerken wäre. Er allein, nicht die Obrigkeiten welche Schiffer-Rechte ertheilen, kann das wahre Bedürfnis ermes sen.

Daß in dem nämlichen Paragraph, die Befugnis der Schiffer der Nebenströme, auf die Reciprozität für die Rheinschiffer begründet wird, folglich den Uferstaaten der Nebenströme überlassen bleibt, in wie ferne sie Gebrauch davon machen wollen, ist sehr zweckmässig. Nur scheint uns der Zusatz, daß der Beweis des Schifffahrtsrechtes auf dem Nebenstrom genügen solle, um den Rhein zu befahren, nicht hinreichend sondern vielmehr erforderlich zu seyn, daß die wesentliche Eigenschaften eines Rheinschiffers, auch bei dem eines Nebenstromes vorhanden und durch ein Rheinschifffahrts-Patent bestätigt seyn müssen. Geschieht dieß nicht, so ist der Kredit der Rheinschiffahrt durch den Gebrauch ungeeigneter Fahrzeuge und den Mangel an Kenntnissen und Erfahrungen fremder Schiffer, die weniger Interesse für die Rheinschiffahrt haben, der Gefahr des Verlustes ausgesetzt.*)

Bei dem wörtlich aus der Elbe Schifffahrts-Akte entlehnten §. 36 entsteht die Frage, ob die Behörde des Wohnortes eines Schiffers, der anderwärts eines Vergehens bloß beschuldigt ist, auf den Antrag, sein Patent einzuziehen, Rücksicht zu nehmen habe. Eine Beschuldigung kann doch wahrlich nicht den Verlust des Gewerbsrechtes zur Folge haben. Wir haben auf Nebenströmen des Rheins Beispiele, daß Schiffer von fremden Obrigkeiten aus Rücksicht für ihre Handelsleute zu strenge bestraft wurden, und diese unter dem Vorgeben des Mangels an Vertrauen, deren Ausschluss von dem Schifffahrtsrechte verlangten. Sollten sich die Obrigkeiten ihrer Wohnorte, an welche solche Anträge gestellt wurden, dadurch veranlaßt finden, ihnen ihr Gewerbe zu entziehen oder sie zu Schiffsknechten zu degradiren?**)

*) Die Elbeschifffahrts-Akte überläßt Art. 22 alles den Uferstaaten der Nebenströme.

**) Das in dem §. 36 gebrauchte Wort „veranlassen“ deutet zwar auf keine Pflicht der Veranlassung Folge zu geben. In der praktischen Anwendung kann es aber einen andern Sinn bekommen, wenn die großen die kleinen Rheinuferstaaten veranlassen wollen.

Von Frachten und Rangfahrten

(Fünfter Titel.)

Man scheint wohl bei Abfassung dieses Titels die Rücksichten gefühlt zu haben, welche auf den Unterschied der Handelszweige auf der Rheinwasserstrasse zu nehmen sind. Doch widmete man dem Wichtigsten derselben, dem Speditionshandel, nicht die Sorgfalt mittelst zureichender Bestimmungen, welche er in jeder Hinsicht verdient, da es der fortdauernden Lage der Süddeutschen angemessener ist, ihren Passivhandel zu unterhalten, als sich in allzuheroische Unternehmungen einzulassen.

Der Kaufmann, der allein oder in Verbindung mit andern, ein größeres oder kleineres Schiff befrachten will, möge bei unbeschränkter Konkurrenz der Schiffer nach §. 37 mit demjenigen von ihnen abschliessen, der ihm die besten Bedingungen anbietet. Hier gelte unbeschränkte Freiheit, soviel sie nur mit der nöthig polizeilichen Hafen-Ordnung vereinbar seyn kann. Mehrere Schiffer werden nach Eintritt dieser neuen Bestimmungen in den ersten fünf oder zehn Jahren zu Grund gehen, weil sie die starke Konkurrenz unter sich nicht aushalten können. Manche Handelsleute, die den wohlfeilsten Schiffer für den besten halten, werden auch in diesem Zeitraume auf eine fühlbare Art für ihren Beutel gewitzigt werden. Das liegt in der Natur des Ueberganges zu einem andern Systeme. Mit dem Untergange der Menge kleiner Schiffer, hebt sich die Minderzahl der Wohlhabendsten unter ihnen empor. Sobald sie größtentheils allein stehen, werden sie als Herren der Schifffahrt solche Fracht-Preise machen, welche nicht die Noth sondern der billige Anspruch auf Kostenersatz, Arbeitslohn und Gewinn erzeugt. Damit stellt sich von selbst das richtige Gleichgewicht zwischen dem gegenseitig unabhängigen Handels- und Schifferstande so wieder her, wie es bis jetzt durch die positive Einwirkung der Rheinschifffahrts-Administration erhalten wurde.

Die nämliche Ansichten eignen sich aber nicht für den Transit- und Commissionshandel des Rheinstroms. Dreifach sind die Mittel, demselben billige, sichere und regelmässige schnelle Beförderung mittelst der Rangfahrten zu erschaffen. Diese können entweder ganz als reine Staats-An-

stalten oder als Privat-Anstalten, unter der Staatsbehörden Einwirkung, Schutz und Handhabung oder endlich als solche im engsten Sinne nach den Prinzipien des Privatrechtes über Verträge bestehen, bei welchen es lediglich auf das Interesse der Privat-Personen ohne alle Beziehung für den Staat ankommt. Alle drei Gattungen von Rangfahrten kennen wir aus alten und jüngern Erfahrungen; denn keine derselben ist in der Geschichte der praktischen Handelsschiffahrt des Rheinstroms ganz neu. Die erste bestehet noch auf dem konventionellen Rhein d. h. von Strasburg bis zur holländischen Gränze. Sie würde die Vorzüglichste seyn, wären alle obrigkeitliche Behörden ohne Ausnahme eben so einsichtsvoll als des einen Willens und resignirend auf die Meinung ihrer amtlichen Untrüglichkeit und das Gefühl der sie unterstützenden Gewalt, um die Interessen des Handels und der Schiffahrt wo nicht mehr, doch eben so viel als die Handelsleute und Schiffer, zu kalkuliren, und einzig hiernach die den Wünschen entsprechende vollkommenste Anstalten herzustellen. Die zweite Gattung findet sich im Wesentlichen in einigen der bestehenden holländischen Beurtfahrten, namentlich der von Rotterdam nach Köln. Sie hat den grossen Vorzug, daß sie von dem Handels- und Schifferstande selbst ausgehet, auf freiwilliger Beschränkung der Freiheit beruhet und der Staat nur erhaltend, vermittelnd und durch Anordnung seiner Hülfsmittel vervollkommend eintritt. Die dritte entstand zum Theil obwohl ganz unvollkommen in der ersten Epoche der sich regelnden Rheinschiffahrt, und war nur ein Uebergang zur höhern Stufe der Vervollkommnung. Warum solche ganz isolirt stehende Privat-Anstalten für den blühenden Transithandel des Rheinstromes nicht genügen können, *) haben wir schon in den allgemeinen Bemerkungen über den Gesetz-Entwurf entwickelt und wir finden diesen Uebergang von einer reinen Staats- zu einer bloßen Privat-Anstalt eben so unerklärbar, als das ganze betheiligte Publikum den Vorschlag finden würde, alle öffentliche Postanstalten eingehen zu lassen und die Sorgfalt des Staats ledig-

*) Um von der Wichtigkeit des Transithandels auf dem Rhein nur einen Begriff zu geben, wird die Bemerkung genügen, daß im letzten Jahr (1820) durch Gilde-Schiffer von Strasburg bis zur holländischen Gränze transportirt wurden: zu Thal 8,456,239, und zu Berg 8,329,040 Centner. Nach Holland gingen 544,382, und von Holland kamen 900,737 Centner.

lich auf Unterhaltung der Landstraßen und Abgaben-Erhö-
hung zu beschränken.

Wird der §. 38 dahin geändert, daß die Verträge über
Errichtung von Rangfahrten der Schifffahrts-Behörde des
Landes, die sie möglichst zu befördern hat, zur Prüfung und
Bestätigung, auch zur Ausgleichung der Punkte, über welche
die Interessenten nicht einig werden können, vorzulegen
sind, daß diese sie in polizeilichem Wege handhabt, so lange
sie nicht Beschwerden über Rechts-Verletzungen zur richter-
lichen Sphäre eignen, daß die Schifffahrts-Behörde bei den
kollidirenden Interessen über Fracht-Regulirung so wie
andere Gegenstände, wo getheilte Ansichten oder Wünsche
vorkommen, vermittelnd eintritt, und zu Verbesserungen den
Impuls giebt — dann werden die Wünsche der erfahrenen
Handelsleute so wie der Schiffer, befriedigt seyn. *)

In dem §. 39 dürfte wohl zu berücksichtigen seyn, daß
dem Handelsmanne, wenn er auch der Vereinigung zu einer
Rangfahrt beigetreten ist, doch frei stehen muß, eilende
Stückgüter durch die Schiffs-Post-Anstalten (Wasserdiligenzen)
zu versenden, und ein ganzes Schiff mit eigenen Gütern
zu befrachten. — Der Rangfahrten Zweck ist hauptsächlich
der Transport der Transit-Stückgüter.

Begründet ist in dem §. 40 die Verfügung, daß weder
die Central-Commission noch der Ober-Aufseher berechtigt
seyn sollen, ihre Vermittlung oder Bewilligung bei den Ver-
trägen über Rangfahrten oder Bestimmung der Frachtpreise
eintreten zu lassen. Erstere versammelt sich ohnehin nur
periodisch nach langen Zwischenräumen, und letzterer ver-
mag nicht die vielseitigen Lokal-Interessen und Handels-
Verhältnisse aller Handelsstädte oder wie es richtiger in dem
Gesetze heißen würde, aller Handelsplätze **) zu kalkuli-
ren. Warum sollen sich aber die Regierungen der Rhein-

*) Der eigene Handel der meisten Rheinuferstaaten hat sich vorzüglich
durch den Commissionshandel gehoben. Widmet man daher nicht
diesem die größte Sorgfalt, so kann die freie Flußfahrt den Deut-
schen nicht zu größern Unternehmungen erheben.

**) Aus welchem Grunde nur Handels-Städte Rangfahrten sollen
errichten dürfen, sehen wir nicht ein. Alles kommt dabei auf die
vortheilhafte Lage des Speditionsplatzes, die Industrie der sich
ansiedelnden Handelshäuser und die Leichtigkeit der Transport-
mittel -- nicht auf Häuserzahl und Stadtrecht an. Man gedenke
nur z. B. der blühenden Handelsschifffahrt zu Schróck und Freistadt
auf dem Oberrhein.

uferstaaten bei zwei der wichtigsten Gegenstände der National-Oekonomie ganz passiv verhalten, die Herstellung geregelter Wassertransport-Anstalten lediglich dem Zufall, Willen oder Geschick der Privat-Personen überlassen, den entfernteren Interessenten keine andere Sicherheit als auf dem Rechtswege geben *), und die Konkurrenz anderer Wasser-Handelsstraßen, die durch öffentliche Anstalten gehoben werden, befördern helfen?

So sehr wir dem Viel regieren und den Umgriffen der Polizei in alle Gewerbs-Verhältnisse feind sind, so wenig können wir uns überzeugen, daß in den Rheinuferstaaten solche Prinzipien für regelmässige Transport-Anstalten der Flussschiffahrt zweckmässig sind, wie sie für den Seehandel und die Seeschiffahrt grösserer Handels-Staaten wohl passen.

Die Einrichtung und Erhaltung regulärer Schnellschiffahrts-Anstalten für Reisende, von einem Orte zum andern, mögen immerhin dem Ermessen der Regierungen, die sich zu einem solchen Zwecke vereinigen wollen, nach §. 41 überlassen bleiben. Es ist nur ihr und ihrer Unterthanen Vorthail, wenn sie durch Schnellposten zu Wasser, wie zu Lande, die Land- und Wasserstraßen beleben. Gemeinschaftlich, und allen Rheinuferstaaten gleich nothwendig, ist aber eine Wasserpost, die dem Handelsmanne tägliche Gelegenheit giebt, Waaren von kleinerm Umfange und grösserm Werthe, die entweder Eile haben, oder ihren Eigenschaften nach, nicht den länger dauernden Transport durch Rangschiffer ertragen können, zu versenden oder zu empfangen.

Noch besitzt kein deutscher Strom eine so ausgezeichnete, den Handel ungemein erleichternde Schiffs-Postanstalt wie das, seit dem Jahr 1815 auf dem Rhein organisirte, Diligenzen-Institut von Mainz nach Köln. Es hat sich während einer siebenjährigen Existenz in einem so hohen Grade vervollkommnet, daß selbst dessen durch Neid und Privat-Interesse erzeugten Gegner, seinen Werth für das reisende und handelnde Publikum nicht zu bestreiten vermögen. Auch

*) Die Erfahrung in Holland zeigt, daß bei der bestehenden Freiheit des Handelsmanns, doch die zu den Beurtfahrten gehörigen Schiffer mehr als die andere gebraucht werden. Der §. 37 des Entwurfs wird daher auf den andern Theilen des Rheins nicht sehr häufig zur Anwendung kommen.

diese Muster-Anstalt, die, nach der übereinstimmenden Meinung aller erfahrenen Schiffahrts-Beamten und Handelsleute, noch viel weiter auf dem Rhein ausgedehnt und mit ähnlichen Anstalten auf den Nebenströmen in Verbindung gesetzt zu werden verdiente,*) soll mit dem neuen Rheinschiffahrts-Gesetze, wo nicht untergehen, doch wenigstens der Ungewissheit Preis gegeben werden, ob und wie sich die betheiligte Regierungen über deren Fortdauer einigen können, und wollen. Es soll zweifelhaft bleiben, ob und welche Zerstörungen die Landes-Finanz- und Polizei-Gewalt nach lokalen oder personellen Rücksichten in dem Bau derselben unternehmen will, der manchen schon aus dem Grunde gehässig ist, weil er nicht von der Territorial-Gewalt, auch lediglich nur zum Vortheil der Schiffer, nicht zur Bereicherung einzelner Entrepreneurs, wie es unter französischer Beherrschung des linken Rheinufers mit guter Berechnung der Administrativ-Beamten herkömmlich war, angelegt wurde.**))

Behalte man die bestehende Schiffsschnell-Post als eine gemeinschaftliche Anstalt bei, und überlasse dann noch jedem Staate, allein oder in Verbindung, ähnliche Institute zu errichten. Die gegenseitige Konkurrenz wird in einigen Jahren jeden Zweifel über den Werth der Anordnungen des §. 41 entscheiden; denn das Publikum, welches hierin allein competent urtheilt, wird der Schiffahrts-Einrichtung den Vorzug geben, welche die beste ist.

*) Wie sehr die königlich-preussische Regierung von dem Werthe solcher Anstalten überzeugt ist, zeigt die neu errichtete mit dem 1ten Februar d. J. beginnende Schnellschiffahrt von Köln nach Metz. — Die oberrheinische Uferstaaten werden die Folgen dieser klugen Einrichtung zu berechnen wissen.

**) Das Diligenzen-Institut ernährte seit 1815 etliche dreißig hessische und nassauische Schiffer, hatte in sieben Jahren eine reine Einnahme von 185,276 Gulden, wovon 177,561 Gulden an die Schiffer vertheilt, und 5,909 Gulden zur Unterstützungskasse gesammelt wurden. Hessen, das nur die kleine Strecke der Diligenzen-Fahrt von Mainz bis Bingen anzusprechen hat, gab Preussen den Impuls, diese Anstalt, als der Territorialgewalt angehörig, zu erklären, und hiernach den Art. 41 des Entwurfs zu verfassen. So etwas das offenbar zum Nachtheil Hessens gereicht, läßt sich nur begreifen, wenn man die eingetretene personelle und diplomatische Einwirkungen kennt.

Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels.

(*Sechster Titel.*)

Ein Schiffer kann bei seiner Aufnahme alle nöthige persönliche Eigenschaften, so wie den Besitz eines geeigneten Fahrzeugs und des erforderlichen Geschirrs bewiesen haben. Daraus folgt aber nicht, daß beides zu jeder Zeit sich in dem Stande befindet, welcher zur Sicherheit der Güter auf einer Fahrt erfordert wird.

Aus dem Grunde gehört es zu den öffentlichen Anstalten eines wohl eingerichteten Hafens, daß jedes zur Handels-Schifffahrt bestimmte Fahrzeug vor der Ladung beklopft, d. h. unter obrigkeitlicher Aufsicht von Bauverständigen in Hinsicht seines Zustandes und seiner Einrichtung zu Aufbewahrung, Sicherung der Güter vor Wind und Wetter genau untersucht, auch hergestellt werde, ob alles erforderliche Geräth hinreichend und in guter Qualität vorhanden ist. Es gehört ferner zu den guten Anstalten der Ladungsplätze, die Art der Verpackung der Güter, so wie das Daseyn der erforderlichen Schiffs-Mannschaft vor der Abfahrt zu konstatiren. *) §. 42 des Entwurfes, beschränkt den Gebrauch solcher Maßregeln auf den Transport der Güter für fremde Rechnung, und stellt ihn zugleich der Willkühr des Absenders, jedoch unter dem Präjudiz anheim, daß wenn er die Vorsicht der Untersuchung des Schiffes und seiner Zubehörde unterlasse, er, mit Vorbehalt des Regresses wider den Schiffer, für allen Verlust oder Beschädigung der Güter wegen Untauglichkeit des Fahrzeugs haften müsse.

Nach unserm Ermessen muß, was auch in den meisten Häfen der Fall ist, jeder Schiffer, der zu den Rangfahrern gehört, sein Schiff beklopfen, die Ausrüstung und Bemannung, so wie die Art der Güter-Verpackung untersuchen lassen. Dadurch wird das volle Vertrauen des entfernten

*) In manchen mittel- und unterrheinischen Häfen findet man diese Anstalten nicht zureichend berücksichtigt, weil man die bisherige Anordnungen in den Stationshäfen genügend glaubte. Um so vollkommener sind sie auf dem Oberrhein, und die Stadt Basel hat noch kürzlich in der jüngsten aller Hafenordnungen vom 13. März 1819 hierin ein schönes Beispiel gegeben.

Waaren-Eigenthümers im Transito- und Commissionshandel zu Gunsten einer Handelsstrasse erworben — nicht durch den bloßen Rechtstitel zur Ersatzforderung von einem Geschäftsführer, dessen Geschäfts-Eigenschaften und Vermögens-Verhältnisse der auswärtige Fabrikant oder Kaufmann selten genau wissen, und bei dem er oft nur einen Theil der Vergütung auf langem Prozeßwege finden kann.

Mag es, um die möglichste Freiheit in Beschränkung der Polizei-Anstalten zu suchen, dem Kaufmanne, der ein Schiff auf eigene Rechnung befrachtet, überlassen bleiben, die Vorsichtsmaasregeln nach belieben zu ergreifen.*) Berechtigt seye er aber, an den Schiffer die nämliche Forderung, gleich dem Spediteur, zu stellen. Bei Rangfahrten und überhaupt rücksichtlich des Transithandels bleibe dagegen die Untersuchung der Fahrzeuge und Geräthe eine positive Vorschrift, damit nicht durch Einzelne der allgemeine Kredit der Schifffahrt und der Hafen-Anstalten gefährdet werde. Praktisch berechnet müßte also dieser Paragraph des Entwurfs im Gegensatze so gestellt werden, daß derjenige, der die eigenen Güter versendet, die Untersuchung des Fahrzeugs verlangen kann, der Versender auf fremde Rechnung sie aber, falls sie nicht ohnehin, wie bei den Rangfahrten von Amtswegen Statt hat, verlangen muß.

Zufolge des §. 43 sollen die Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Fahrzeugs nach dem Bedürfnisse jeden Ortes festgestellt werden. Darunter ist wohl nicht der Ort, sondern die Rheinstromstrecke, auf der es gebraucht werden soll, zu verstehen. Die zu fordernde Eigenschaften sind in Hinsicht des Bettes, Wellenschlags und der Gewalt der Stürme ungleich, und wenn auch der Bau der ober- und mittelhheinischen Schiffe, nicht sehr von einander abweicht, so ist dagegen auf dem Unterrhein zur Sicherheit der Waaren-Transporte nicht der nämliche Fall, indem dort die Stürme, wegen der Fläche des Landes, eine weit größere Gewalt ausüben und die Wellen viel größer als in den obern Rheintheilen sind, folglich auch die Schiffe größer seyn müssen. Mit kleinern Fahrzeugen ganz gleicher Art kann man allerdings den ganzen Rhein befahren; aber mindere Sicherheit der Güter und größere Transportkosten sind dann unvermeidliche Folgen.

*) Bei entstehendem Unglück kann wenigstens die Schifffahrts-Verwaltung in dem Fall, kein Vorwurf mangelhafter Einrichtung treffen.

Unter einem trefflichen Gesichtspunkte wird in dem §. 44 des Entwurfes jedem Rheinuferstaate überlassen, in seinen Häfen und Ladungsplätzen alles nach Belieben anzuordnen, was zur Erleichterung des Handels, Beförderung der Schifffahrt, Beschleunigung der Versendungen, Erhaltung der Ordnung und Sicherheit der Güter dienen kann. Eine solche unbeschränkte Ausdehnung der Territorial-Gewalt ist ein herrliches theoretisches Princip, das nur die glücklichsten Folgen für Handel und Schifffahrt der Gesammtheit und der Einzelnen haben kann. *) Wie wird es sich aber, fragen wir, unter dem Rückblick auf eine Menge widriger Erfahrungen, in der Praxis gestalten? Ist es vielleicht etwas Neues, daß unter der Firma des Schifffahrts- und Handels-Wohls, der größte Zwang nach und nach eingeführt und die Polizei-Ordnungen aus finanziellen Zwecken zu weit ausgedehnt wurden? Wer entscheidet, wenn ein Uferstaat, Hafen-Anstalten nach seinem Interesse für allgemein vortheilhaft erklärt, die von andern als gemeinschädlich angesehen werden? Man muß den §. 80 des Entwurfs vergleichen, um zu der Ueberzeugung zu gelangen, daß der §. 44 in der Praxis nicht mehr und nicht weniger sagt als: es bleibt jedem Uferstaate die freieste Willkühr bei Gestaltung der Hafen-Anstalten, wenn sie nur so sind, daß er mit einigem Schein der Behauptung ihrer absoluten Schädlichkeit widersprechen kann. — Nehmen wir im Gegensatz, daß ein Uferstaat, dessen Finanzkammern, nach dem System der Plusmacherei nur einnehmen wollen, zu wenig für die Hafen-Anstalten sorgt, weil er das bestehende, nach seiner Meinung, für Handel und Schifffahrt hinreichend hält, wer wird ihn, wenn der Hafen durch natürliche günstige Verhältnisse vor Konkurrenz gesichert ist, nach dem §. 80 zu nothwendigen Verbesserungen vermögen? **)

Bei einer so gestalteten Gemeinschaft (wie sie künftig nach dem Rheinschifffahrtsgesetze unter den Uferstaaten eintreten wird, scheint uns nöthig zu seyn, daß gleich Anfangs diejenigen Verbindlichkeiten übernommen werden,

*) Zu wünschen wäre, daß es in allen Theilen des Entwurfes als Leitfaden gedient hätte, besonders bei Ausarbeitung dessen zweiten und dritten Titels.

**) Die Vermuthung, daß dieß Alles das eigene Interesse für den Handel bewirken werde, ist nicht überall und unter allen Verhältnissen begründet.

welche den Handel und die Schifffahrt vor einem nachtheiligen, allzu aktiven oder passiven Benehmen der Landesbehörden sichern. **) Wird bestimmt, welche unentbehrliche Hafen-Anstalten vorhanden seyn und welche der Handels-schifffahrt nachtheilige Anordnungen bei derselben unterlassen werden müssen, so liegt zwischen beiden der freie Spielraum zu Bestimmung aller wohlthätigen Masregeln und die schöne theoretische Disposition des §. 44 wird mittelst Absteckung der Gränzlinien für die Anwendung gesichert. Die Existenz mehrerer durch Erfahrung erprobter vorzüglichen Hafen-Einrichtungen macht es leicht, unter diesen Gesichtspunkten durch die Rheinschifffahrts-Verwaltungs-Commission das Geeignete zusammenstellen zu lassen und nach erfolgter Prüfung und Genehmigung dem Rheinschifffahrtsgesetze als Anlage beizufügen.

Eine gründliche Diskussion wird ferner die Frage verdienen, ob man in den Häfen gestatten soll, daß Güter für fremde Rechnung von Bord zu Bord ohne Abwägung umgeschlagen werden. Welches Unheil entsteht, wenn der Schiffer zum Theil auch die Funktionen, des Spediteurs übernimmt, oder wenn dieser, um eine kleine Ausgabe zu ersparen, eine solche Vorsichts-Masregel unterläßt, hat die frühere Zeit gelehrt, wo die Rhein- den Neckarschiffern die Güter zum Transport nach Heilbronn ohne obrigkeitliche Einwirkung übergaben, und für deren richtige Ablieferung haften mußten. Wesentlich hat es bisher zum Kredit der Rheinschifffahrt beigetragen, daß der entfernte Eigenthümer der Waaren der obrigkeitlichen Handhabung aller Maasregeln zur Sicherheit ihrer Erhaltung gewiß seyn konnte, wenn sie auch von seinen Geschäftsführern, einer übelberechneten Sparsamkeit wegen, vernachlässiget werden wollten.

Gelegenheitlich dieses §. müssen wir noch eines Gegenstandes gedenken, der in dem ganzen Entwurfe mit Stillschweigen übergangen ist, obwohl die, nur die ersten Elemente einer gleichförmigen geregelten Schifffahrt enthaltende Elbe-Navigations-Akte über denselben zum Theil sehr genaue Bestimmungen giebt. — Durch die Brücken und Mühlen auf

*) Ungeachtet der bestehenden Einheit der Rheinschifffahrts-Administration, dauerte es doch lange Zeit, und waren mehrere Erinnerungen der Rheinschifffahrts-Verwaltungsbehörde nöthig, um die Errichtung einer öffentlichen Waage in dem Schröcker-Hafen bei der Landesbehörde zu erwirken.

dem Rheinstrom ward bisher den Schiffen, vorzüglich aber den Flössen, nicht nur mancher Aufenthalt und manche Gefahr verursacht, sondern ihnen auch durch unverhältnissmässig hohe Brücken-Oeffnungsgelder, eine Last aufgebürdet, die oft eben so drückend ist, als eine der im §. 93 angeführten direkten Auflagen.

Der zweite badische Commissär, entwickelte als zeitlicher Präsident der Central-Commission im July 1819, die Wichtigkeit dieses in der Oktroi-Convention mit Stillschweigen übergangenen und von der ehemaligen General-Direktion der Rheinschiffahrt durch kein ergänzendes Reglement geordneten, Gegenstandes. Die Central-Commission, von den an manchen Orten diesfalls bestehenden zweckwidrigen Einrichtungen und Mißbräuchen überzeugt, beschloß eine genaue Untersuchung aller sich hierauf beziehenden Verhältnisse, die von Strasburg bis zur holländischen Gränze vorgenommen, in einem Berichte der Verwaltungs-Commission vom 18. Nov. 1819 vorgelegt und den Verhandlungen über das definitive Reglement zur Erledigung vorbehalten wurde.

Aus dieser Untersuchung ergab sich unter mehrern Anderen, daß der Stand der Schiffbrücke bei Germersheim bisher oft schon, für Schiffer sowohl als Flösser, bedeutende Unglücksfälle veranlafste, *) der nämliche Fall mehrmals in Hinsicht der Fischstühle zu Oberwesel und St. Goar eintrat, die neue Brücke zu Koblenz zu grossem Kosten- und Zeitverlust der Schiffer nur zweimal zu gewissen Stunden des Tags geöffnet wird, **) der Stand der Rheinmühlen bei Köln, besonders der Flösserei sehr gefährlich ist, zu Wesel für die Abführung zweier Brückenbogen 35 Fr., von 4 Bogen der Brücke 90 Franks, und für die von 6 Bogen 135 Fr. bezahlt werden müssen, ***) auch eine der dortigen Mühlen

*) In einem Zeitraume von drei Jahren, hatten deren fünf bei Flössen statt.

**) Zu Strasburg, Mannheim, Mainz etc. geschieht die Oeffnung, wie es überall seyn sollte, zu jeder Zeit, obwohl die Passage über die dortigen Brücken zum Theil stärker als zu Koblenz ist

***) Hiebei sind die Trinkgelder, welche der Flossführer nicht umgehen kann, ausser Ansatz. Schiffer müssen die Durchlaßgebühr nach der Ladungsfähigkeit ihrer Fahrzeuge, von 1 bis zu 15 Fr., und wenn sie, was oft wegen den Untiefen auf der Weseler Seite unvermeidlich ist, durch den Canal fahren, das Doppelte bezahlen. — Bei Strasburg kostet dagegen die Durchpassirung eines Fahrzeuges, ohne Unterschied auf deutscher Seite, nur einen halben Kronenthaler und 1 Gulden Trinkgeld, auf französischer Seite gar Nichts,

bei starkem Süd- oder Südwestwind den Fahrzeugen und Flößen bei Passirung der Brücke, Unglück drohet.

Diese Untersuchungs-Resultate mögen vielleicht das Still-schweigen über diesen Gegenstand, in dem vorliegenden Gesetz-Entwurf veranlaßt haben, da doch die Elbeschiff-fahrts-Akte, aus welcher so vieles, oft wörtlich in den Ent-wurf des Rheinschiffahrts-Gesetzes entlehnt wurde, Art. 14 vorschreibt, daß die bestehenden Brücken-Aufzugsgelder fest bestimmt und nicht ohne gemeinsame Ueberein-kunft erhöht werden dürfen. Das nämliche konnte freilich Königl. Preussischer Seits den Rheinuferstaaten nicht in Vorschlag gebracht werden, weil bei den schon bestehenden enormen Ansätzen zu Wesel, nur von deren Herabsetzung die Rede entstehen könnte und überhaupt, die meisten Be-schwerden wegen den Brücken und Mühlen, das könig-lich-preussische Rheingebiet betreffen.

Zum Besten der Schifffahrt und des Handels darf man in dem neuen Gesetze die beizufügende Bestimmungen er-warten, daß die Brücken zu jeder Stunde des Tags, beson-dere Hindernisse, wie z. B. Truppenmärsche ausgenommen, geöffnet, ein Maximum für alle Fahrzeuge ohne Unterschied und für die Flösse nach der Zahl der abzuführenden Joche, mit dem Verbot aller Trinkgelder, festgesetzt, die Schiffer wegen Klagen über Beschädigungen in der Reise nicht län-ger, als es die Untersuchung des Schadens fordert, aufge-halten, die Schiffsmühlen, deren Stand der Thal- und Berg-fahrt nicht hinderlich seyn darf, mit dem nöthigen Geschirr und einem Ruder versehen werden, die Müller für das Ab-fahren ihrer Mühlen keinen Lohn ansprechen und die Fisch-stühle nicht der Schifffahrt und den Flößen hinderlich seyn dürfen.

Rücksichtlich der Flösserei, die als Produktenhandel besonders von Lasten und Hindernissen befreiet zu werden verdient, und ohnehin wegen der sich immer mehreren Kon-kurrenz der Verkäufer in Holland, jetzt weniger als vormals einträglich ist, sind Bayern und Baden direkt, Hessen und Holland indirekt besonders betheiligt.

zu Germersheim die Oeffnung von 3 Jochen der Brücke, deren fast ein jedes kleines Floß bedarf, 12 fl. nebst den Trinkgeldern, zu Mainz aber der Durchlaß, für jedes Schiff ohne Ausnahme, nur 2 Franks, und das Abfahren eines jeden Joches, 5 fl. etc. etc.

Der §. 45 stellt als Regel auf, daß der Schiffer für die Güter, die er zu laden übernommen hat, von dem Augenblicke an haften müsse, wo sie an das Ufer gestellt und ihm zum Empfang überwiesen sind. Ausnahmsweise sollen die Beamten den Ersatz leisten, wenn die Waaren erweislich durch ihre Schuld gelitten haben. — Ungeachtet diese Vorschrift in einigen niederländischen Verordnungen vorkommt, so finden wir sie doch unbillig. Der Schiffer hat weder Zeit noch Mittel, die Güter auf dem Werfte so lange zu bewachen, bis er sie an Bord nehmen kann. Der Hafen-Beamten Sache ist es, für deren Sicherheit zu sorgen. Das Ufer ist ein öffentlicher, dem Staate oder einer Gemeinde angehöriger, Platz. Des Schiffers Gebiet ist sein Schiff, und so lange sich nicht die Waaren in demselben befinden, kann auch keine Verantwortlichkeit für ihn eintreten,*) die er nicht selbst freiwillig übernimmt. Davor wird sich aber ein kluger und erfahrener Schiffer hüten. Nach der vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmung scheint er zu Uebernahme der Güter auf seine Gefahr, ehe er sie noch in sein Schiff einladen kann, verpflichtet zu werden. Wir sehen den rechtlichen Grund nicht ein, ihn dazu zwingen zu können.

In dem, wörtlich aus der Elbeschiffahrts-Convention entlehnten, §. 49 wird alles, was die Pflichten, Rechte und sonstigen Verhältnisse der Steuerleute oder Lootsen betrifft, den beliebigen Anordnungen der Territorial-Behörden überlassen. So war es bisher. Die Erfahrung hat aber auch die Nachtheile davon durch die entweder unzureichende, oder die Schifffahrt belästigende, Anordnungen gezeigt. Diefes bewog die Central-Commission, von den erfahrensten Rheinschiffahrts-Oberbeamten eine Verordnung für den der Schifffahrt so wichtigen Piloten-Dienst entwerfen zu lassen. Der Entwurf wurde am Schlusse des Jahrs 1820 in besondern Sitzungen geprüft und nach mehreren Diskussionen, Zusätzen und Abänderungen, von den Commissären ihren Höfen zur Bestätigung vorgelegt. Daß er bei dem Aufhören der Einheit der Rheinschiffahrts-Verwaltung, auf die er berechnet

*) Warum haften denn alle Assekurranz-Gesellschaften für Verlust oder Beschädigung der Waaren erst von dem Augenblicke an, wo deren Einladung in das Schiff vollbracht ist? Warum ist die Diligenzen-Schiffergesellschaft nicht eher für das Gepäck der Reisenden verantwortlich, als bis es zu Schiff gebracht ist?

war, in der vorgelegten Art nicht mehr ganz passend ist, liegt in der Natur der sich ändernden Verhältnisse. Doch sollte das viele Gute, was er aus Erfahrungen geschöpft enthält, nicht ganz der Willkühr des Gebrauchs, von Seite der Territorial-Behörden, überlassen werden. Auch hier scheint uns der, in manchen Theilen des propoirten Rheinschiffahrts-Gesetzes, vorleuchtende Gesichtspunkt der richtige zu seyn, daß man der Territorial-Gewalt freien Spielraum für alles Gute lasse, und nur über dasjenige, was nicht verabsäumt werden darf, oder was zum Wohl der Schifffahrt unterlassen werden muß, allgemein geltende polizeiliche Dispositionen treffe.

Wir rechnen zu dem, was dem §. 49, in Hinsicht des Piloten-Dienstes beizugfügen wäre, folgendes: 1) Werde kein Steuermann neu angenommen, der sich nicht über seine Bildung als Schiffsjunge und Schiffsknecht ausgewiesen, und seine Stromkenntniß und sonstige Fähigkeiten vor einer geeigneten Prüfungs-Commission, welcher erfahrene Schiffer und Steuerleute beisitzen, erprobt hat. Das Steuermanns-Patent enthalte ausdrücklich, daß er von derselben als hinreichend befähiget anerkannt sey. Bedenkt man, wie vieles bei der Schifffahrt von den Steuerleuten und auf einer den Schiffen fremden Stromstrecke, meist ganz allein von ihnen abhängt, so bleibt es unbegreiflich, warum hier nicht zur Sicherheit der Handels-Schifffahrt das nämliche gelten solle, was der §. 33 des Entwurfs, obwohl sehr unvollkommen, enthält. — 2) Sey bei einer zu bestimmenden Strafe, den Steuermännern verboten, die ihnen angewiesene Station, welche auch nie zu lang seyn darf, zu überfahren. 3) Habe jede Regierung, wenn sie eine bestimmte Zahl der Steuerleute ausspricht, dafür zu sorgen, daß es niemals an denselben, wenigstens nicht an Steuermanns-Gehülfen fehle. 4) Werde keine Vorherbestellung eines Steuermanns gestattet, und bei mehreren, zu gleicher Zeit ankommenden, beladenen Fahrzeugen das Vorrecht der Wahl des Steuermanns dem Schiffer, der die größte Ladung hat, zugestanden. 5) Seyen die Namen der patentisirten Steuerleute, so wie derjenigen, die zur Strafe auf eine bestimmte Zeit ausgeschlossen sind, in den Büreaus der Erhebungs-Aemter anzuschlagen. 6) Jeder Steuermann werde verpflichtet, den Schiffen bei entstehenden Unglücksfällen die thätigste Hülfe zu leisten. 7) Werde gesetzlich ein Maximum des Lohns für die Steuermänner ausgesprochen, das in den Reglements der Territorial-Behör-

den nicht überschritten werden darf. Die Bestimmung in dem §. 49, daß den fremdern Schiffen nicht mehr als den einheimischen zugemuthet werde, scheint uns als Sicherheits-Maasregel vor Bedrückungen nicht zu genügen, weil leicht in einem Rheinuferstaate wenige innländische Schiffer seyn können, die zum Gebrauche der Steuerleute nach dem Gesetzentwurf verbunden sind. Das Beispiel findet sich in dem Nassauischen.

Nicht bloß das Schießpulver, wie der §. 53 ausspricht, sondern auch Scheidewasser, Vitriolöl und giftige Stoffe, namentlich Arsenik, sollen nie unter andere Güter verladen werden. *) Auch ist eine Bestimmung der Distanz nöthig in welcher die Schiffer, die Pulver führen, wenn sie vor Anker legen wollen, sich von einem Orte oder Hafen entfernt halten müssen, bis ihnen von der Polizei-Behörde die zu befolgende Vorschrift zu kommt.

Gegen die Flösser spricht sich der §. 54 in der höchstmöglichen Strenge aus. Sie sollen nicht nur durch den vorauszuschickenden Nachen, Schiffe, Mühlen und Brücken warnen, sondern auch beweisen, daß sie die höchstmögliche Sorgfalt zu Verhütung alles Unglücks angewendet haben, daß sie alle erforderliche Geräthschaften hatten, in der Bauart des Flosses nicht gefehlt, oder etwas gethan oder unterlassen wurde, was den durch das Vorbeifahren ihres Flosses verursachten Schaden veranlassen konnte. — Im Gegensatze dieser den Flössern aufgebürdeten schweren Verbindlichkeit, *culpam levissimam* zu prästiren, muß aber auch den Schiffen, Müllern und Brückenaufsehern vorgeschrieben werden, wie sie sich nach Ankunft des Wahrschau-Nachens zu benehmen haben. — Ist der Flossführer vor eigenem Unglück sicher, so lange die Germersheimer-Brücke in schiefer Richtung steht, und sich links der Brücke ein ruinöser Sporer befindet, über den kein Floß bei geringem Wasserstand fahren kann? müssen nicht die Mühlen bei Köln mit den nöthigen Geräthschaften versehen seyn, um nöthigen Falls ausweichen zu können, wenn der Flossführer Unglück verhüten soll? ist es nicht nothwendig, daß die fliegende Brücke bei Düsseldorf sich gleich von ihrem Standorte entferne, je nachdem ein Floß die Strombahn zur rechten oder

*) Ein Beispiel des Bedürfnisses dieser Verordnung, zeigte sich vor einigen Jahren, als ein Schiff verunglückte, das mit Getraide beladen war, aber auch Arsenik mit sich führte.

linken Seite des Flusses nöthig hat? — Wir haben von den diessfalls zu treffenden gesetzlichen Maasregeln schon bei dem §. 44 gesprochen und daher hier nur noch hinzuzusetzen, daß insbesondere die Führer der fliegenden Brücken zu Oppenheim, Neuwied und Düsseldorf gesetzlich zu ihren Pflichten anzuhalten sind.

Bei dem §. 55 vermissen wir die Bestimmung der nöthigen Breite der Leinpfade und eine gesetzliche Fürsorge in Hinsicht der, für die Bergschiffahrt so wichtigen, von allem Zwang zu befreienden, aber zu regelnden Anstalt, des von Station zu Station wechselnden Gebrauchs der sogenannten Leinpfad-Pferde so wie der Befugnisse und Pflichten der Halfterer, deren oft anmaßliche, von manchen Territorial-Behörden geschützte Monopole schon bisher den Schiffern zugerechneten Beschwerden Anlaß gaben *) und in frühern Zeiten selbst reichsgerichtliche Prozesse veranlaßten. Der Schiffer muß frei wählen können; es muß aber auch hinreichende Konkurrenz oder ein Tarif vorhanden seyn, damit er nicht von den Halfmännern ganz abhänge. Er muß die Leinpfad-Pferde von Station zu Station sicher und schnell haben können, damit bei der so wichtigen Bergfahrt grössere Geschwindigkeit eintrete und er wenigstens nicht aus Mangel derselben aufgehalten werde.

Die Wiener-Convention sowohl als der vorliegende Gesetz-Entwurf bestimmen zwar ausdrücklich, daß jeder Uferstaat den Leinpfad auf seinem Gebiet unterhalten solle. Doch wird es eine, zu Vorbeugung künftiger Streitigkeiten, bei den Verhandlungen zu erörternde Frage seyn, ob, wenn die Ufer verschiedenen Staaten gehören, und die Zoll-Einnahmen unter sie getheilt werden, die Ausgaben für die Unterhaltung der Leinpfade unter die gemeinschaftliche Lasten zu zählen sind, besonders wenn der Leinpfad am meisten auf einer Seite hinziehet und so die Lasten, unter gleichen Theilnehmern der Vortheile, ungleich werden. **)

*) Die Mainzer, vorzüglich aber die Speyerer Halbleute, strebten am meisten nach ausschließlichen Privilegien. In der 50ten Sitzung der Central-Commission vom 20. Juny 1817, kam eine Beschwerde gegen letztere vor, die aber, ungeachtet des von der Verwaltungsbehörde erstatteten Berichtes, unerlediget blieb.

**) Daß das in dem ganzen Gesetzentwurfe vorherrschende Prinzip, so viel wie möglich, alles den Regierungen, im Vertrauen auf Berücksichtigung ihres eigenen Interesse, bei guten Schiffahrts-Anstalten zu überlassen, selbst nicht einmal in Holland allgemeine Anwendung

In Hinsicht der in dem Rheinstrome entstehenden Schiff-fahrts-Hinternisse, scheint für den Oberrhein, wo sie am größten und zahlreichsten sind, und wo sich oft nicht genau bestimmen läßt, welchem der beiden Rheinuferstaaten deren Hinwegräumung zukommt, eine gemeinschaftliche Vereinigung der betheiligten Uferstaaten nöthig zu werden. Nicht selten kommt es darauf an, daß bei kleinem Wasserstande die Arbeiten gemeinschaftlich schnell und gleichförmig vorgenommen werden. Der zweite badi-sche Commissär hat diesfalls im Jahr 1820 einen Entwurf in der Central-Commission vorgelegt, der nur der Sanktion der betreffenden Rheinuferstaaten bedarf, um statt mancher zu fürchtenden Beschwerden, den gerechten Wünschen für das Beste der Schifffahrt, vollständig und gleichförmig zu genügen.

Da übrigens der ganze §. 55 wörtlich aus der Elbeschiff-fahrts-Akte genommen ist, so hätte auch wohl zweckmässig aus deren §. 28 beigefügt werden können, daß jeder Ufer-staat sich verbindlich mache, keine, die Sicherheit der Schiff-fahrt gefährdende Strom- oder Uferbauten, zu gestatten.

Neu ist es nicht in der Geschichte der Rheinschifffahrts und Handels-Verhältnisse, daß für den Gebrauch der Werf-ten, Krahen, Magazine etc. in den Häfen unverhältniss-mässige Gebühren angesetzt und abgenommen wurden. Aus dem Grunde hat die Oktroi-Convention von 1804 sehr zweck-mässig, nur nicht vollständig genug, das Maximum dersel-ben festgesetzt, um, wie sich der Art. 8 derselben ausdrückt, die Kosten ihrer Anlagen und Unterhaltung bestreiten zu können. Diese Disposition gehört unstreitig unter das Gute und Nützliche derselben, das nach dem Art. 31 der Wiener-Convention beibehalten werden soll. Schwerlich wird es daher, den Wünschen und Hoffnungen für die Erleichterung der Schifffahrt und des Handels genügen, wenn in dem §. 57 des Gesetzentwurfes jedem Rheinuferstaate überlassen wird, die Gebühren, für die Benutzung der Hafenanstalten, nach Belieben zu bestimmen. Der beigefügte Zusatz, daß darin der Ausländer dem Innländer völlig gleich behandelt wer-

findet, zeigt sich sogar in Hinsicht der Leinpfade. In der Gegend von Wanheim und Friemersheim konnte noch im Jahr 1820 ein gewisser Herr Scheid, das Verderben des Leinpfades ungestört un-ternehmen. Er hatte es bereits so weit gebracht, daß bei einer Wasserhöhe von $8\frac{1}{2}$ Fufs, am Kölner Pegel die Pferde einen Schuh durchs Wasser gehen mußten, und bei einer Höhe von 9 Fufs, die beiderseitigen Ufer nicht mehr zu passiren waren.

den soll, giebt keine Bürgschaft für die Erwartung billiger Tarife an allen Orten. Sie wäre nur begründet, wenn überall die Theilnahme an der Handelsschiffahrt gleich, der national-ökonomische indirekte Vorthail des Handels und der Schiffahrt höher als das finanzielle Interesse, geschätzt würde, und wenn jeder Hafen bei Steigerung desselben eine nachbarliche Konkurrenz zu fürchten hätte. Wer wird aber das allgemeine Daseyn dieser Voraussetzungen behaupten und beweisen wollen? Warum sollen wir also in den Rheinhäfen Erfahrungen machen, die uns längst bekannt sind? Allenfalls aus dem Grunde, weil das Muster die Elbeschiffahrts-Akte Art. 14 das Nämliche sagt? — *) Dort bleibt aber noch gar Vieles einer Revisions-Commission vorbehalten, was bei uns, wo der geregelte gleichförmige Zustand schon lange bestehet, keine neue Erfahrungen und Verhandlungen bedarf.

Uebrigens wird man in dem wichtigen Titel des Gesetzesentwurfes: von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschiffahrt und des Handels, noch einige wesentliche, zum einförmigen System der Polizei, von welchem hauptsächlich der Flor der Schiffahrt und des Handels abhängt,**) gehörigen Punkte vermissen. Zu denselben gehört, daß sich die Regierungen verpflichten, in jedem Hafen, das nach seinem Verhältniß erforderliche zureichende Personal aufzustellen und zu besolden, um keine Beschwerden über Verzögerungen der Schiffer zu veranlassen, daß die Kasse, welche das Krahnengeld beziehet, verbunden seyn soll, die erforderliche Zahl von Hülfskippen herzustellen und zu unterhalten, ohne daß dafür noch eine Auflage neben dem Krahnengelde erhoben werde, daß diejenigen Gegenstände, bei welchen der Zoll gemindert ist, auch in gleichem minderem Verhältniß die Waag-, Krahn- und Werftgebühren bezahlen, daß die Schiffe nach vollendeter Ladung, die

*) Sie giebt indessen doch etwas mehr, indem sie beifügt, daß die Krahn-, Waag- und Niederlagsgebühren fest bestimmt und zur Kenntniß des Publikums gebracht werden sollen.

**) Frankreich verwendete unter Napoleon auf den Kanalbau, beinahe 100 Millionen Franks. Die ganze Flußfahrt im Innern des Reichs, die nur 3 Millionen einbrachte, kostete deren 10 bis 12, und dennoch wurden, wie Eichhof in seiner Darstellung des Rheins richtig bemerkt, die Landstraßen für den Handel vorgezogen, weil es an einer gleichförmigen Handhabung eines einfachen Schiffahrts-Polizei-Systems fehlte.

Windborde nicht gerechnet, wenigstens einen und einen halben rheinländischen Fuß Gebörde über Wasser behalten müssen, daß die Lokalbehörden, wie Art. 19 der Elbeschiffahrts - Akte vorschreibt, Instruktionen wegen Rettungs- und Sicherungs - Anstalten erhalten, daß kein patentisirter Schiffer in irgend einem Rheinhafen von der Ein- und Ausladung ausgeschlossen werden dürfe,*) und bei allen in diesem Titel enthaltenen, und noch hinzukommenden gesetzlichen Vorschriften das Minimum und Maximum der Polizeistrafen fest bestimmt werde.

Von Defraudationen der Gefälle:

(*Siebenter Titel.*)

Die Oktroi-Convention von 1804 bestimmt als Strafe einer Defraudation der Rheinschiffahrts-Gefälle, das Doppelte der Gebühren, zu deren Zahlung der Schiffer verbunden gewesen wäre. Nach dem §. 58 des Entwurfs soll künftig der vierfache Werth als Strafe und überdies auch noch die einfache Gebühr, folglich das Fünffache bezahlt werden. Diese Steigerung zu Wahrung des fiscalischen Interesse, ist enorm, besonders wenn man bedenkt, wie groß oft das Quantum der Zollgebühren, vorzüglich bei Flößen, seyn kann. Wir verkennen nicht, daß solchen Defraudationen**) ein starker pekuniärer Verlust entgegen gesetzt werden müsse, damit nicht, wie bisher, durch eine gelungene Defraudation die Strafe leicht wieder ersetzt, und so der Reiz zur Wiederho-

*) In der Streitsache zwischen Baden und Frankreich, wegen dem Rechte der badischen Schiffer zu Salzladungen in dem Strasburger-Hafen, stellte der französische Bevollmächtigte, nachdem der badische aus generellem Auftrage seiner Regierung, dessen Einwendungen gründlich widerlegt hatte, zuletzt in der Sitzung der Central-Commission v. 16. Juny 1820 den Satz auf, daß die Schiffahrts-Freiheit nur in der Freiheit zu schiffen (nicht ein- und auszuladen) bestehe. — Wird diese sonderbare Behauptung in der Folge nicht wieder vorkommen können, da der Gesetzentwurf nur von der Freiheit der Fahrt spricht, und nach dessen §. 80, die Central-Commission einem Rheinstaate keine Verbindlichkeiten auflegen kann, die er nicht übernommen zu haben behauptet?

**) Ein starker Reiz zu denselben fällt nach hergestellter Schiffahrts-Freiheit ohnehin hinweg, weil der Schiffer nicht mehr in Hinsicht der Größe seiner Ladung und der Fahrten nach bestimmten Häfen, beschränkt ist.

lung erneuert werde. Dagegen ist doch auch ein gewisses Verhältniß, besonders in Hinsicht des Grades der Strafbarkeit zu berücksichtigen, und das einmalige Vergehen nicht dem Wiederholten gleich zu stellen. Angemessener scheint uns daher zu seyn, die erste Defraudation mit der Strafe des dreifachen Werthes zu belegen, und so um einen Grad zu steigen, die vierte Wiederholung aber mit dem Verluste des Schifffahrtsrechtes zu bedrohen. Die Mittheilung der Namen der bestraften Defraudanten, an den Ober-Inspektor, und von diesem an alle Erhebungsämter, würde den Strafvollzug sichern. Der Versuch der Defraudation, kann nach den Prinzipien des Strafrechtes nicht immer gleich der Vollendung derselben, wie der §. unbedingt annimmt, geahndet werden; denn die rechtswidrige Absicht allein giebt keiner Handlung das Merkmal der Rechtswidrigkeit. — Auch möchte es einfacher, und dem Geiste des Rheinschiffahrts-Systems angemessener seyn, daß ein Zoll-Amt, welches eine Defraudation entdeckt, die umgangenen Gebühren von allen passirten Aemtern erhebe, und nebst dem dort aufgenommenen Protokolle, an den Oberaufseher zur weiteren Vertheilung abliefern. *)

Die Anordnung in dem 21ten §. der Elbeschiffahrts-Convention, daß das Manifest am Ausladungs-Orte abgegeben und aufbewahrt werden solle, möchte auch einzuschalten seyn.

Ausser dem im §. 60 angeführten Fall, lassen sich noch Fälle denken, wo ohne betrügerische Absicht und aus bloßem Versehen, die Anmeldung bei einem Zoll-Amte zur Entrichtung der Gefälle, unterlassen wurde. Ein Versehen kann nicht wie ein böser Vorsatz bestraft, folglich auch nicht die im §. 58 bestimmte ordentliche Defraudationsstrafe ausgesprochen werden.

Sehr leicht kann es ohne die mindeste betrügerische Absicht eines Schiffers geschehen, daß das Gewicht in dem Manifeste unrichtig ausgedrückt ist, **) und doch soll er ver-

*) Auf dem Wiener-Congresse ist die Bestimmung hierüber der Central-Commission bei Ausarbeitung des definitiven Reglements überlassen worden. (Klüber 10. Heft der Akten des Wiener-Congresses.)

**) Er kann an einem Orte, wo keine öffentliche Waage oder eine nicht gehörig Rektifizierte besteht, eingeladen haben, mußte sich also auf das in dem Frachtbriefe angegebene Gewicht verlassen. Der §. 65 giebt ihm zwar, was sich von selbst versteht, den Regrefs.

möge §. 63, den blofsen Zufall als Veranlassung angenommen, die grofse Geldstrafe nach Verhältnifs des Mehrgewichtes bezahlen. Angemessener und billiger wäre, zu bestimmen, dafs wenn die Ladung nach der Aiche schwerer ist, als sie angegeben würde, der Schiffer nur das Mehrgewicht nach einem Durchschnitt für die Gattungen der Waarer ohne Strafe bezahle und das Nämliche eintrete, wenn die Waage bei der Ausladung, ein stärkeres Resultat als die Aiche giebt. Wir setzen hiebei voraus, dafs die Rheinuferstaaten, die Handelsschifffahrt, nach ihrer Erklärung in der Wiener-Akte, begünstigend— gegen den §. 15 des Entwurfs, auf der bisherigen Einrichtung bestehen, während der Reise des Schiffers keine materielle Zwangs-Revision eintreten zu lassen. Zur Sicherung des fiscalischen Interesse kann dem Schiffer die Wahl gelassen werden, entweder gleich seine Ladung untersuchen, oder sich auf seine Kosten, die sich jedoch nicht weiter als auf Bestreitung der freien Hin- und Herreise ausdehnen dürfen, von einem durch den Zoll-Einnehmer mitzugebenden Aufseher, bis zum Ort der Ausladung begleiten zu lassen.

Von den Gerichten in streitigen Rhein - Schifffahrts- Angelegenheiten.

(*Achter Titel.*)

Die Wiener-Convention stellte sehr weise für die Ausarbeitung dieses Titels, folgende Gesichtspunkte als Instruktion auf: Trennung der bisherigen, den Zoll-Einnehmern übertragenen richterlichen Funktionen, Errichtung von aus mehreren Individuen bestehenden Tribunalien in erster und zweiter Instanz, oder für letztere Bezeichnung eines schon bestehenden höhern Landes-Tribunals, Selbstständigkeit und Unabhängigkeit der Richter dadurch, dafs sie ihre Stellen nur auf dem

Wie schwer es ihm aber wird, gegen den Kaufmann, von dem er künftig sehr abhängig ist, und mit dem er es nicht verderben darf, oder selbst gegen die Hafenbehörde, eine Regrefsklage aufzustellen, hat schon die bisherige Erfahrung gezeigt. Er duldet lieber seinen Schaden, als dafs er sich die Verdienst-Gelegenheiten schmälert.

ordentlichen Rechtswege durch ein Verdammungsurtheil verlieren können, feste Besoldungen derselben und Gleichförmigkeit ihrer Organisation und ihres richterlichen Verfahrens. — In wie ferne diesen Bestimmungen in dem Entwurfe Genüge geschehen ist, werden die Bemerkungen zu den folgenden §§. zeigen.

Statt Tribunalien in erster Instanz, schlägt der, größtentheils aus der Elbeschiffahrts-Akte genommene §. 67 die Ernennung einzelner, ausserdem einem richterlichen Amte vorstehenden Beamten, als Zollrichter in den Gemeinde-Bezirken vor, wo sich Rheinzoll-Aemter befinden. — Man hat vielleicht bei dieser Abänderung in Erwägung genommen, daß in einigen Staaten des rechten Rheinufers die Justitz noch bürokratisch von einzelnen Beamten administriert wird, *) welchen man zur Kosten-Ersparung das Zollrichteramt als eine Zugabe verleihen könnte, daß auch schneller und summarischer durch einzelne Beamten verfahren werde. Ob die bürokratische Justitz etwas taue, wollen wir hier unerörtert lassen, indem sich ohnehin die meisten Rechtsgelehrte, so wie manche Landstände, hierüber ausgesprochen haben. Daß die summarische Behandlung und Entscheidung rechtlicher Gegenstände nicht minder schnell, und überdiess mit größerer Sicherheit für die Partheien, von Tribunalien geschehen könne, wird Niemand bezweifeln. Es kommt also eigentlich hier nur auf Kosten-Ersparniß, und zwar in Hinsicht solcher kleineren Orten wie Altbreisach, Neuburg, Germersheim, Kaub etc. an, wo zuerst Tribunalien errichtet und dafür unterhalten werden müßten. Um sie zu vermeiden, wird wahrscheinlich, der die Wiener-Convention abändernde Vorschlag, bei manchen Rheinuferstaaten Beifall finden und geschieht dieses, so kann, da von Urtheilssprüchen einzelner Beamten ohnehin meistens appellirt wird, nur dadurch ein Ersatz gegeben werden, daß die Tribunalien zweiter Instanz, ganz dem Zwecke entsprechen. — Warum die Zollrichter ausserdem einem richterlichen Amte vorstehen sollen, sehen wir nicht ein;

*) Auf dem ganzen linken Rheinufer sind Handelskammern, als geeignete Tribunalien für die Schifffahrtsgegenstände, ohnehin schon vorhanden, welchen nur einige Rechtsgelehrte beizuordnen wären, was ohnehin längst hätte geschehen sollen. — Daß diese Handelskammern auch in den Staaten des rechten Rheinufers eingeführt werden, ist längst allgemeiner Wunsch.

denn eben dadurch kann die schnelle und gründliche Behandlung der Schifffahrtsgegenständen leiden. Man darf nur oberflächlich den Geschäftskreis eines Badischen, Nassauischen etc. Justitz- und Administrativ-Beamten kennen, um einzusehen, daß er oft nicht seinen bisherigen, vielweniger neu hinzukommenden Funktionen, genügen kann. Genug wenn der zu ernennende Zollrichter die nach den Landes-Gesetzen vorgeschriebene richterliche Eigenschaften besitzt.

In dem §. 68 fehlet die wichtige, der Wiener-Convention gemäße, Bestimmung, daß die Zollrichter lebenslänglich ernannt seyn sollen, und ihre Stellen nur zufolge eines, nach allen Formen des Rechtes geführten Prozesses, und eines gegen sie ausgesprochenen Verdammungs-Urtheiles verlieren können. Auch ist demselben nicht beigefügt, daß da, wo ein Erhebungsamt mehr wie einem Uferstaate angehört, die Kosten für die Zollrichter von Allen zu tragen sind, welchen die Einnahme gemeinschaftlich gehört.

Der §. 70 giebt das summarische Verfahren der Zollrichter, welches nach der Wiener-Convention für den ganzen Rheinstrom gleichförmig seyn soll, nicht so genau an, als es zu Erreichung des Zweckes erforderlich ist. Es gehört noch dazu, daß die Klage jedesmal die Beweis-Antrichtung enthalten müsse; daß alle zu bestimmenden Termine peremptorisch seyen; wichtige Fälle, nach richterlichem Ermessen ausgenommen, nur vier Sätze gestattet; Anwälde nur Ausnahmsweise zugelassen, und die End- oder Beurtheile nicht über drei Tage verschoben werden dürfen.

Da nach dem Gesetz-Entwurf in erster Instanz, statt Tribunalien nur einzelne Richter aufgestellt werden, so ist um so nöthiger, das Tribunal zweiter Instanz, von dem der §. 73 handelt, besonders in den Staaten, wo die Handels-schifffahrt von Bedeutung ist, in der Vollkommenheit herzustellen, welche eine gründliche Beurtheilung der zu entscheidenden Gegenständen sichert. Diese läßt sich von den gewöhnlichen Civil-Gerichten, deren Mitglieder den Schifffahrts-Verhältnissen, wenigstens in der Mehrzahl, fremd bleiben, nicht erwarten. Ist man selbst bei der größten Vereinfachung der Justitz-Anstalten bisher überzeugt gewesen, daß bei bergmännischen, bei Handelsstreitigkeiten u. s. w. die Richter, nebst den Rechts- auch besondere Kenntnisse der eigenthümlichen zu beurtheilenden Gewerbs- oder Geschäfts-Verhältnisse besitzen müssen, um mit billiger Umsicht zu entscheiden, so gilt dieß um so mehr bei den Schifffahrts-

Gegenständen, die mit denen des Handels in engster Verbindung stehen. Am meisten würden sich daher in den Staaten, wo eine nicht unbedeutende Handelsschiffahrt bestehet, die schon vorhandenen oder noch zu errichtende Handelskammern, zu den Tribunalien zweiter Instanz eignen, wenn sie mit Rechtsgelehrten, Kaufleuten und für Schifffahrtsgegenstände, auch mit einigen erfahrenen Schifffern, welchen letztern jedoch nur ein konsultatives Votum beizulegen wäre, besetzt würden. Die Wiener-Convention hat den Partheien die Wahl, zwischen der Berufung an die Central-Commission oder die Landesgerichte, aus dem Grunde freigestellt, weil das Vertrauen zu den Entscheidungen der letztern, da ihre Mitglieder, das Schifffahrtswesen ihrem Berufe nach genau kennen müssen, gröfser als zu dem damit gar nicht, oder nur selten in Berührung kommenden Justiz-Männern seyn dürfte. Der Vertrags-Entwurf erschwert die Berufung an die Central-Commission nach ihrer künftigen Stellung so wie durch die am Schlusse des §. 72 enthaltene Verfügung so sehr, dafs nur selten von ihr wird Gebrauch gemacht werden können. Um so gerechter ist daher auch der Wunsch, die Tribunalien zweiter Instanz mit Rechtsverständigen, die zugleich das Schifffahrtswesen genau kennen, so wie mit Kaufleuten und Schifffern besetzt zu sehen. — Dafs sie in den bedeutendsten Häfen der Uferstaaten ihren Sitz haben müssen, ist ihrem Wirkungs-Kreise und der Verfügung der Wiener-Convention Art. 9, deren in dem Entwurfe nicht gedacht wird, angemessen.

Was wir in Hinsicht der Zollrichter zum §. 68 bemerkt haben, findet auch hier seine Anwendung.

Der §. 74 verordnet, dafs der Appellant die, bei dem, für die streitige Rheinschiffahrts-Angelegenheiten bestimmten Tribunale zweiter Instanz, eines Staates hergebrachte Formen beobachten solle. Es dürfte wohl räthlich seyn, nach dem Sinne der Wiener-Convention, zur Beschleunigung derselben gesetzliche Vorschriften zu geben, wie diefs auch in Hinsicht der Berufungen an die Central-Commission geschehen ist; denn in einigen Rheinuferstaaten ist noch das Appellations-Verfahren, besonders wegen den langen Terminen höchst schleppend. *)

*) Uebrigens verdiente dieser flüchtigbearbeitete Titel eine starke Revision. Jede Partikular-Gesetzgebung in Schiffahrts- und Handels-Angelegenheiten ist nachtheilig.

Ueberhaupt muß der auswärtige Kaufmann und Waareneigenthümer, aus dem Rheinschiffahrts-Gesetze, die Verfassung und das Verfahren der Justiz in Schiffahrts-Angelegenheiten, vollständig ansehen können, daß auch dies auf sein Vertrauen zu dem Gebrauche der Handelsstrasse einigen Einfluß hat.

Von den Amtsbefugnissen und Pflichten der Central-Commission, des Oberaufsehers, und anderer bei der Rheinschiffahrt angestellten Beamten und deren Besoldung.

(*N e u n t e r T i t e l .*)

Bisher waren alle Zweige der Rheinschiffahrts-Administration, in einem wohl berechneten organischen Bau unter einer Central-Aufsicht so vereinigt, daß die Einheit und gleichförmige Wirkungskraft, auf einem Gebiete von 133½ Stunden, nie unterbrochen werden konnten. Künftig wird dasselbe beiläufig 207½ Stunden umfassen. Statt mit dieser Vergrößerung die Einheit und gleichförmige Leitung zu verstärken, werden die untersten Glieder losgerissen, die Kräfte der mittleren geschwächt, und die obersten, — in ihrer Gestaltung dem Zufall und Wechsel überlassen, periodisch gelähmt.

Indem der Gesetzentwurf die Organisation und Leitung der Erhebungsämter, welche die Grundlage der polizeilichen und finanziellen Administration bilden, ganz den Territorial-Regierungen überläßt, beschränkt sich künftig die permanente Aufsicht über das Ganze, von selbst nur auf die lockern Bande, welche sich in den unzureichenden allgemeinen gesetzlichen Vorschriften finden. Um so nöthiger ist daher, daß die Glieder der Kette, welche in jedem Uferstaate für sich bestehen, gleichförmig und dadurch zusammenhängend mit dem Ganzen so geordnet werden, daß man die bisherige Einheit nicht vermisst.

In keinem einzigen der Rheinuferstaaten, die bisher in konventionellem Bande standen, ist hiezu bis jetzt ein Schritt geschehen, da man nicht wissen konnte, ob und wann sich die gegenwärtige selbstständige Administration ändern werde. Nur in Rhein-Preussen trat eine Vorbereitung ein, indem die auf das Rheinschiffahrtswesen Bezug habenden allgemei-

nen Gegenstände zwischen dem Ober-Präsidenten zu Köln und dem königlich-preussischen Bevollmächtigten getheilt, die Regierungen aber auf Handhabung der Lokal-Verhältnisse in ihren Provinzen beschränkt wurden. *)

Soll bei eintretender neuer Ordnung der Dinge, nicht das alte administrative Chaos in den verschiedenen Rheinuferstaaten, wie vor der Convention von 1804, nachtheilig für das gemeinsame Interesse der Schifffahrt und des Handels fühlbar werden, so muß nach unserer Ueberzeugung die Grundlage des Organismus der Handelsschifffahrt-Administration, dem durch die bisherige Erfahrungen in den Rheinschifffahrts-Angelegenheiten erprobten Vorbilde gemäß, nach folgenden Prinzipien geordnet seyn: 1) Bürokratischer Geschäftsgang in den untern Rheinschifffahrtsbehörden (den Zoll-Aemtern) so wie in der Centralmittelstelle der gesammten Schifffahrts-Verhältnissen eines Uferstaates, **) (der Schifffahrts-Direktion oder Commission). 2) Kollegialische Behandlung der Rheinschifffahrts- und auf sie Bezug habenden Handelsgegenstände, in so weit sie die Gesetzgebung und Errichtung oder Verbesserung öffentlicher Anstalten, die oberste Aufsicht so wie die Entscheidungen der Rekurse gegen die Verfügungen der Centralmittelbehörden betreffen, bei der obersten Stelle (dem Ministerium des Innern oder des Handels). 3) Keine Zersplitterung der obersten Leitung der Schifffahrts-Gegenstände unter mehrere Ministerien,

*) Die neue Organisation des Großherzogthums Hessen verweist alle Rheinschifffahrts-Angelegenheiten ganz zu dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten. Diese Erscheinung ist eben so neu als unerklärbar. Wären alle Schifffahrts-Gegenstände der einen Theil des Großherzogthums Hessen durchströmenden Flüsse, so wie alle Handelsverhältnisse des Landes diesem Departement zugetheilt, und dasselbe mit einigen der Schifffahrt und des Handels kundigen Staatsbeamten besetzt worden, so ließe sich dagegen nichts einwenden, weil es gleichgültig bliebe, welchen Namen das leitende Ministerium führt. Enge verbundene Theile des Ganzen aber zerreißen, und sie wieder wie einzelne Ganze von verschiedenen Ministerien nach ganz verschiedenen Ansichten behandeln lassen — das kann unmöglich gute Folgen für diese wichtige Zweige der Staats-Administration haben.

**) Kollegialischer Geschäftsgang ist nur dann zweckmässig, wenn alle Mitglieder eines Kollegiums das Fach kennen, über das sie berathschlagen sollen, und wenn die vorkommenden Geschäfte für den langsamern kollegialischen Gang geeignet sind. Beides ist bei Leitung der Schifffahrt und des Handels der Fall nicht, wenn man sie den gewöhnlichen administrativen Collegien überläßt.

sondern nur in den nöthigen Fällen Berathungen des Ministeriums des Innern oder des Handels, mit dem Finanzministerium, wenn es reine oder gemischte finanzielle Gegenstände gilt — mit dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten aber nur in den seltenen Fällen, wo es bei Zusätzen, Abänderungen des Vertrags oder conventionellen neuen Gesetzen, in Hinsicht der allgemeinen politischen Verhältnisse oder mittelst Communicationen auf diplomatischen Wege, mitzuwirken hat. 4) Berathende Theilnahme geschickter und erfahrener Handelsleute und Schiffer an dem Geschäftskreise der Schifffahrts-Direktion oder Commission des Landes. 5) Unterordnung der letztern einzig unter das Ministerium des Innern oder des Handels, Coordination mit den Mittelstellen, welche die übrige Handels-Angelegenheiten des Landes und das Mauthwesen zu besorgen haben, so wie mit dem Rheinschifffahrts-Aufseher. 6) Bestimmung des Sitzes der Schifffahrts-Direktion in dem vorzüglichsten Hafen der Handelsschifffahrt des Landes.

Leicht ausführbar und verhältnißmässig mit geringem Kostenaufwande werden diese partielle, die bisherige Einheit und Gleichförmigkeit der General-Administration ersetzende Organisationen, durch folgende Bestimmungen. Ein mit dem Schifffahrtswesen genau bekannter Staats-Beamter, der zugleich die richterliche Qualifikation besitzt, um der Handelskammer vorzustehen, führet die Direktion der Landesschifffahrt in national-ökonomischer, polizeilicher und finanzieller Hinsicht *), unter Mitwirkung eines, seine Stelle im Verhinderungsfalle vertretenden Unterbeamten, der zugleich das Amt des Sekretärs zu versehen hat. Zugezogen werden zur Berathung in den wichtigern Gegenständen, wo es nicht bloß auf Vollzug des Bestehenden ankommt, einige erfahrene Männer aus dem Handels- und Schifferstande. Unter dieser Direktion oder Commission, stehen unmittelbar die Rheinzoll-Aemter und alle zu den Hafen-Anstalten gehörige Lokal-Beamte. Die Appellationen von den Aussprüchen der Zollrichter gehen an die Handelskammer, als Tribunal zweiter Instanz, mit Beiordnung zweier erfahre-

*) Die Stelle kann nicht mit der eines Rheinschifffahrts-Aufsehers verbunden werden, da dieser für das Interesse der Gesamtheit wachend, die Landes-Schifffahrts-Direktion controlliret, auch an und für sich schon wegen seinen zweimaligen Reisen solche Functionen nicht ohne Nachtheil für den Aufsichtsdienst zu übernehmen, im Stande wäre.

nen Schiffer mit berathenden Stimmen. Für alle streitige Handels-Gegenstände bildet sie, wie bisher, die erste Instanz.

Es fehlt nicht an den Mitteln, eine solche Organisation in allen Rheinuferstaaten auszuführen, und doch eine ansehnliche Revenüe für die Staatskassen übrig zu behalten. *)

Da aber der Kostenpunkt, in gegenwärtigen Zeiten so manche zweckmässige Einrichtungen in einzelnen Staaten hindert, so wird es nöthig seyn, auf den Grund der von der Rheinschiffahrts-Verwaltung bisher gestellten und allen betheiligten Regierungen mitgetheilten Rechnungen, mittelst eines einzeln Beispieles zu beweisen, daß das finanzielle Interesse, sehr wohl mit guter Administration des nautisch-merkantilischen, vereinigt werden kann. Wir wählen als Beispiel Baden, indem es unter den oberrheinischen Staaten nicht nur an der Handelsschiffahrt, sondern auch an dem Zoll-Ertrag der oberrheinischen Erhebungsämter, den stärksten Antheil nehmen, folglich auch die grössten Lasten tragen wird.

Baden beziehet künftig die Hälfte der Einnahme von den Zollstätten: Breisach, Strasburg, Neuburg, Germersheim und Mannheim.

Mindestens wie die zwei Erhebungsämter Neuburg und Germersheim, sind jährlich anzuschlagen die beiden Aemter

Breisach und } nach dreijährigem Durchschnitt 75,782 Fr.
Strasburg, **)

Neuburg, nach seinem bisherigen Ertrag in

dreijährigem Durchschnitt	26,974 =
Germersheim: desgleichen	48,808 =
Mannheim: desgleichen	80,073 =
Zusammen	231,637 =
Hievon betrüge für Baden die Hälfte	115,818 =

*) in dem Jahr 1818 hat der Rheinzoll von Strasburg bis zur holländischen Gränze ertragen 2,599,334 Fr.
Im Jahr 1819 2,502,305 -
Im Jahr 1820 2,579,924 -

Also liefert er nach einem dreijährigen Durchschnitt den Rheinuferstaaten ausser Holland einen jährlichen Brutto-Ertrag von 2,560,521 Fr.

Nach einem beiläufigen Ueberschlage mögte, wenn auch sogar die entferntesten Ansprüche der subsidiarischen Renten-Inhaber befriediget würden, doch noch ungefähr etwas über eine Million übrig bleiben.

**) Wer bei denselben nur die bisherige Centnerzahl der Handelsgüter

Weil aber der ganze Tarif für den Oberrhein nach der Wiener-Convention und dem Gesetzentwurf um die Hälfte erhöht worden ist, *) so wird die jährliche Total-Einnahme künftig bestehen

1) Aus der obigen Durchschnitts-	
summe -----	231,637 Fr.
2) " Erhöhung zur Hälfte ..	115,818 "
	<u>347,455.</u>

Hievon wird Baden erhalten die Hälfte -----173,727 Fr.

Auf dieser jährlichen Einnahme ad -----173,727 Fr.

würden künftig folgende Ausgaben lasten:

- a) Die Unterhaltung der benannten Erhebungs-Aemter, **) bestehend in:

Besoldungen der Schifffahrts-Beamten.

Zu Breisach beiläufig ----	3478 Fr.
" Strasburg dito ----	3478 "
" Neuburg, wie bisher --	3478 "
" Germersheim dito --	3184 "
" Mannheim dito --	8820 "
	<u>22,438 "</u>

in Anschlag nimmt, calculirèt natürlich falsch, weil der wechselseitige Uferverkehr und die Holzflössereien bedeutend sind.

- *) Es ist eine irrige Meinung, wenn man fürchtet, daß die oberrheinische Schifffahrt diese Tarifs-Erhöhung nicht ertragen könne. Bei den Gütern, die zu Berg kommen und meistens aus Colonialwaaren bestehen, ist es gleichgültig, ob der höhere Tarif wie bisher auf dem untern Rheine, oder künftig auf dem oberen bezahlt wird. Landesprodukte zu Thal sind aber ohnehin geringeren Zoll-Ansätzen unterworfen. — Erst dann, wenn Frankreichs Rivalisirung mit Holland, in Hinsich der Versorgung Süddeutschlandes mit Colonialwaaren, bedeutender wird, und besonders wenn der Canal des Monsieurs vollendet ist, um den Handel nach der Schweiz für Frankreich zu gewinnen, kann von Herabsetzung des oberrheinischen Tarifs die Frage entstehen. -- Wirklich kam schon im letzten August der merkwürdige Fall vor, daß zwei Schiffe mit Colonialwaaren, welche von Havre-de-Grace in 9 Tagen nach Strasburg geliefert wurden, von da nach Frankfurt abgiengen.

- **) Künftig fällt die Ausgabe für die Controleurs, die wohl entbehrt werden können, hinweg. Wir lassen sie aber im Ansatz, als Mittel zur Verbesserung der zu geringen Besoldungen der Schifffahrts-Beamten auf den oberrheinischen Erhebungs-Aemtern.

Uebertrag ----- 22,438 Fr. 173,727 Fr.

Remissen: nach dem Maasstab
vom Jahr 1819

Bei Breisach	}	-----	2120 Fr.
= Strasburg			
= Neuburg		-----	1060 =
= Gernersheim		-----	1186 =
= Mannheim		-----	2534 =
			6900 =

Hiezu aus der Erhöhung
welche der neue Tarif für
den Oberrhein zugiebt ----- 3450 =

10,350 =

32,788 =

- Hievon trägt Baden die Hälfte mit -- 16,394 =
- b) Central - Commissionslasten. Für
2 Monate beiläufig 2000 Fr. Hievon
trägt Baden nach §. 82 ----- 360 =
- c) Zur Besoldung des Oberaufsehers
nach §. 82 des Entwurfs ----- 2880 =
- d) Für den Bevollmächtigten, Diäten
und Reisekosten auf 2 Monate ----- 1488 =
- e) Die Hälfte der Besoldungen für
5 Zollrichter, einer zu 1000 Fr. ----- 2500 =
- f) Die Hälfte für den Rheinschiff-
fahrts-Aufseher, dessen Besoldung,
Diäten und Bureaukosten zu bei-
läufig 7000 Fr. ----- 3500 =
- g) Dem Schiffahrts - Director oder
Commissär des Landes zu 4500 Fr.
Besoldung die Hälfte *) ----- 2250 =
- h) Dem Suppleant und Sekretär zu
2000 Fr. die Hälfte ----- 1000 =
- i) Einem rechnungsverständigen Kanz-
listen 1200 Fr. die Hälfte ----- 600 =

*) Da der Schiffahrts-Direktor oder Commissär auch die Leitung der
Neckar- und Mainschiffahrt besorgen muß, so ist billig, daß
die andere Hälfte der Kosten für ihn und die beiden Unter-
beamten, aus den Zoll-Revenuen dieser Flüsse bestritten werde.

Uebertrag	30,972 Fr. 173,727 Fr.
k) Für Unterhaltung der Leinpfade und des Flußbettes jährlich $\frac{1}{10}$ der Einnahme *) mit	14,531 •

Zusammen --- 45,503 •

Es würde mithin Baden **) bei einer, dem
allgemeinen wie dem Landes-Interesse entspre-
chenden, Organisation und Administration, nach
Abzug obiger Ausgaben ad 45,503 Fr.

Für die Staatskasse bleiben ein jährlicher rei-
ner Ueberschuß von : 128,224 •

So lange aber noch hievon zu bestreiten sind,
die Renten (nach §. 82 des Entwurfs) mit 25,751 •

bleibt für Baden ein ungefährer jährlicher Ueber-
schuß von : 102,473 Fr.

Durch eine solche Organisation wenigstens in den, an der
Handelsschiffahrt bedeutenderen Antheil nehmenden, Rhein-
uferstaaten würden auch stets bei den jährlichen Zusammen-

*) Nach den mehrjährigen Erfahrungen war höchstens der 10te Theil
der Einnahme hinreichend, Leinpfad und Flußbett zu unterhalten.
Die erste Herstellung derselben bis Strasburg wird zwar einen
bedeutenden Aufwand veranlassen; allein dazu fehlt es nicht an über-
flüssigem Fond. Baden hat, nach dem eigenen Anerbieten Preussens,
von dem höhern Tarif, welchen dasselbe bisher auf dem Unterrhein
bezogen hat, vom 1. Juny 1815 bis letzten Dez. 1818 über eine halbe
Million Franks einzunehmen. Rechnet man hiezu, nach einem bei-
läufigen Kalkul die Jahre 1819, 20 und 21, so läßt sich 1,000,000 Fr.
annehmen. Davon sind zu bestreiten die Raten an den
Central-Commissions-Lasten, die, nach dem höchsten
Masstabe des Jahrs 1819 berechnet, bis zum Jahr
1822 betragen können 47,538 Fr.

Dann die Renten - Rückstände, welche
betragen 1,518,038 Fr. wovon Baden ohn-
gefähr zu übernehmen hat 259,005 •

306,543 •

Hienach bleiben noch immer beiläufig übrig . . 693,457 Fr.
und diese sind nur als das Minimum anzusehen, weil Baden gleich
den übrigen Rheinuferrstaaten weit mehr fordert.

**) Es hat nur eine einzige Pension für die Wittve eines Besehers mit
400 Fr. jährlich zu bestreiten, was als vorübergehend und unbedeu-
tend bei obigem Ausgaben-Etat nicht in Anschlag zu bringen war.
Seiner Erklärung an die Central-Commission gemäß, werden alle
Rheinschiffahrts-Beamte der Wittwen-Kasse einverleibt und wie
die andern Staatsdiener, nach der Dienst-Pragmatik behandelt.

künftigen der Central-Commission solche Männer als Bevollmächtigte auftreten können, die den, auf dem Wiener-Kongresse beabsichtigten Zweck zu erreichen vermögen. Nur die Schiffahrts-Direktoren in den einzelnen Staaten, welche das ganze Jahr hindurch unmittelbar den Gang der Handels- und Schiffahrts-Verhältnisse leiten und beobachten, welche die Mängel und Wünsche praktisch kennen lernen, in das nautisch-merkantilische Interesse ihrer Regierungen eingeweiht sind, und das Verhältniß der Theile zum Ganzen zu beurtheilen vermögen, werden im Stande seyn, die Mittel zur Aufnahme der Rheinschiffahrt selbst zu würdigen, die Central-Angelegenheiten unter richtigen Gesichtspunkten zu prüfen und einen geistvollen Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt und dessen Verbesserungen zu entwerfen. Treten dagegen Bevollmächtigte auf, die im Laufe des Jahrs mit dem Schiffahrtswesen nicht unmittelbar zu thun haben, und es nur aus denen ihnen mitgegebenen Instruktionen kennen lernen, so werden sie sich dem Rheinschiffahrts-Oberaufseher überlassen müssen, seine Vorschläge auf ein Jahr ad referendum nehmen, sich in ihren Berathschlagungen von ihm leiten lassen, und an dem vorgeschriebenen Bericht über die Rheinschiffahrt keinen andern Antheil als den der Redaktion haben.

Der §. 76 des Entwurfs beschränkt die Zeit der Versammlung der Central-Commission unabänderlich auf vier Wochen *) und verweist die nicht erledigten Geschäften auf

*) Sollte vielleicht der Grund dieses peremptorischen Termins in der Furcht liegen, daß die Commissäre ihres eignen Vortheils wegen, die Verhandlungen zu verzögern suchen, worauf öffentliche Blätter in der früheren Zeit einigemal unbillige Anspielungen machten, so müssen wir bemerken, daß sich dazu bisher kein Anlaß zeigte. Einige ausgenommen, sind auch die Vortheile nicht so bedeutend, als daß sie hiezu eine Veranlassung geben könnten. Der niederländische Commissär allein hat neben seiner Besoldung täglich 40 holl. Gulden Diäten, der Preussische bei einer Besoldung von 2000 pr. Thalern täglich 9 Gulden, der Französische jährlich im Ganzen 15000 Franks, der Bayerische neben der Besoldung täglich 27 Gulden 30 kr., der Hessische, der am Orte der Verhandlungen wohnt, täglich 9 Gulden, also jährlich 3285 Gulden und 800 Gulden jährliche Renumeration für seinen Secretär, der Badische im Ganzen, jährlich 4000 Gulden, ohne Secretär und Vergütung der Copial Gebühren, und der Nassauische, neben seiner Besoldung, jährlich 1200 Gulden für Reisekosten und Diäten, da er nur 2 Stunde vom Sitze der Central-Commission entfernt ist, und zweimal in der Woche über Mittag dorten verweilt.

eine zweite vierwöchentliche Versammlung im folgenden Frühjahr. Der Buchstabe der Wiener-Convention in Hinsicht des Termins (den sie aber nicht unabänderlich festsetzt) ist zwar dadurch erfüllt. Allein nach ihren übrigen Dispositionen und ihrem Geiste setzt sie voraus, daß die Bevollmächtigten ihre Eigenschaft nicht mit der Beendigung der Versammlungen verlieren und nur vierwöchentliche Rheinschiffahrts-Commissäre sind, die in den Staaten, wo das Beamtenwechselfieber endemisch ist, ohnehin kein warmes Interesse für Gegenstände haben können, die ihrer Natur nach erst durch die Länge der Zeit, des Studiums und der gesammelten Erfahrungen annehmlich werden. Die Wiener-Convention unterstellt vielmehr, daß die Commissäre, obwohl nur zeitlich versammelt, doch permanent ihre Eigenschaft behalten, indem nach ihrem §. 15 der Oberaufseher in wichtigen Fällen mit ihnen korrespondiren soll, was offenbar mehr als seine Correspondenz mit den einzelnen Landesbehörden zum Ziele führen muß. — Alles das, was die Wiener-Convention der Central-Commission überläßt, ist in einer vierwöchentlichen Versammlung wenigstens in den ersten Jahren, gar nicht ausführbar. Werden mithin die Gegenstände im Anfange des Winters angefangen, und im Frühjahre wieder fortgesetzt, so wird man weit schwerer zu Resultaten gelangen; denn an einem angefangenen Geschäft nach einem Zwischenraum von fünf Monaten wieder fortarbeiten, ist gewiß schwieriger als es in fortlaufenden Verhandlungen zu beenden. Zu diesen Geschäfts-Nachtheilen kommt für die Rheinuferstaaten noch der doppelte Aufwand von Reisekosten für ihre Bevollmächtigten, der nur selten eintreten wird, wenn gleich zwei Monate für die Verhandlungen bestimmt werden. Auf ministeriellem Wege werde dann in einzeln Fällen entschieden, ob noch eine zweite Versammlung nothwendig ist, was bei einem angemessenen Zeitraum für die erste nur Ausnahmsweise der Fall seyn kann. — Zu den künftigen Versammlungen sollte übrigens auch ein Bevollmächtigter des Schweizer-Cantons Basel eingeladen werden, damit, der Wiener-Convention gemäß, Gleichheit und Einheit des Systems von dem Punkte an Statt habe, wo die Handelsschiffahrt beginnt. Ist nicht Basel ein bedeutender Hafen, und kann er nicht noch bedeutender werden, sobald die volle Schiffahrts-Freiheit faktisch existirt? — Weder Nassau noch Rheinbayern können

zu den Handelsverhältnissen des Rheins dem Canton Basel gleich gestellt werden, und doch soll dieser bei allem, was die Rheinschiffahrt betrifft, als ein wirklicher Rheinstaat keine Stimme haben, obwohl man ihn, der eben so unabhängig ist als Nassau, nicht nöthigen kann, das anzunehmen, was die andern Rheinuferstaaten beschliessen. Man wende dagegen nicht ein, dass dessen Schiffahrt noch zur Zeit unbedeutend sey. Sie wird bedeutend werden, und schon jetzt ist nicht mehr wie früher, der Fall, dass man nur Basler Lauertannen sieht. Es werden vielmehr dauerhafte und so grosse Schiffe gebauet, wie sie der obersten Stromstrecke angemessen sind.

In dem §. 77 wird die Besorgung des Sekretariats einem zu wählenden Mitgliede der Central-Commission zugedacht. — Die Protokollführung in den Sitzungen kann wohl ein Mitglied übernehmen; allein alle Ausfertigungen aufzusetzen und überhaupt die Kanzleidiene eines Sekretärs zu besorgen, das lässt sich von einem Bevollmächtigten nicht fordern. Dafür war auch bisher ein eigener General-Sekretär angestellt und dem als Sekretär fungirenden Mitgliede der Central-Commission nur die Oberaufsicht über die Kanzlei *) und ihre Ausfertigungen überlassen, obwohl die Wiener-Convention das Nämliche anordnete, was der Gesetzentwurf enthält.

Die Anordnung des §. 78, dass die in Mainz versammelte Central-Commission den Oberaufseher wählen solle,

*) Billig wird seyn, dass die Central-Commission vor ihrem diesmaligen Auseinandergehen, für die bisherigen Individuen ihrer Kanzlei Sorge trage. Obgleich sie eine nur widerrufliche Ausstellung hatten, so waren sie doch förmlich besoldet, haben sechs Jahre lang ihre Kraft und Thätigkeit dem Central-Commissions-Dienste gewidmet, und sind zum Theil Familien-Väter, die von ihrem Dienste leben. Es ist ja eine Kleinigkeit, dass jeder Uferstaat Einen übernehme, was um so unbedenklicher geschehen kann, als sie schöne Handschriften und Sprachkenntnisse besitzen. Besondere Rücksicht werden der Interprete und der Registrator nicht bloß darum verdienen, weil sie wichtigere Geschäfte als den bloßen Schreiberdienst zu besorgen hatten, sondern weil ersterer ein sehr geschickter, wissenschaftlich gebildeter, in das Rheinschiffahrtswesen einstudirter, folglich zu einer Beamtenstelle in diesem Fache vollkommen geeigneter Mann, letzterer aber in einer Registratur sehr brauchbar ist, da er mit einem eisernen Fleisse, große Pünktlichkeit und Ordnungsliebe verbindet.

ehe sich ihre Mitglieder für dießmal trennen, *) mögte des Zusatzes bedürfen, daß auch zur nämlichen Zeit, oder wenigstens kurz nachher, von den betreffenden Staaten die vier Aufseher zu ernennen sind. Der Oberaufseher kann dieser mitwirkenden Organe nicht lange entbehren und es mögte sich vielleicht ohne ausdrückliche Bestimmung geraume Zeit verzögern, bis die Staaten, welche gemeinschaftlich einen Aufseher zu ernennen haben, über die Art der Ernennung desselben einig werden.

Daß dem Oberaufseher das ganze Archiv der Central-Commisson übergeben werden soll, scheint uns nicht rathlich zu seyn. Denjenigen Theil, welcher die Verwaltungsgegenstände betrifft, bedarf er, und diesen ihm ganz zu überlassen, ist auch unbedenklich. Einem einzigen Beamten aber ohne alle Controlle sämtliche bisherige so wie frühere Rheinschiffahrts-Verhandlungen nebst so manchen wichtigen Urkunden und Aktenstücke in der Art überlassen, daß er sie bei jedem beliebigen Wechsel seines Büreaus mit sich führet, und daß er auch von allen, selbst ihn betreffenden Verhandlungen Einsicht und Abschrift nehmen kann — das ist doch wohl sehr bedenklich und bisher ganz ungewöhnlich. Das weit unbedeutendere Archiv der Verhandlungen der Elbeschiffahrts-Commission hat der kaiserl.

*) Es ist ein großer Vorthail, daß die Central-Commission den Oberaufseher frei wählen kann, ohne irgend einen billigen Anspruch eines Rheinschiffahrts-Beamten zu verletzen. Der ehemalige Hr. General-Direktor Eichhoff ist schon seit neun Jahren ausser Dienst-Aktivität und eigentlicher Pensionist, indem das ihm in Verbindung mit zwei andern obern Rheinschiffahrts-Beamten übertragene Commissarium, die Materialien zu dem definitiven Reglement vorzubereiten, nur momentan war, und längst mit Auflösung der diesfallsigen Commission erloschen ist. Herr O k h a r d, der gegenwärtig zugleich als vorsitzendes Mitglied der Verwaltungs-Behörde fungiret und einsweilen nur mit Erlaubniß der Central-Commission, ohne Ernennung von Seite der Uferstaaten, den Titel als Direktor führet, ist noch immer wirklicher Inspektor der Rheinschiffahrt und nur als solcher besoldet. Ueber die Wahl eines kräftigen und bescheidenen, umsichtigen, und nicht an Kleinlichkeiten hangenden, zum Vollzug eines ganz neuen Systems geneigten und gewandten Mannes, erlauben wir uns nicht unsere Privatmeinung zu äussern. Darüber ist aber wohl nur eine Stimme, daß sich unter den gegenwärtigen obern Rheinschiffahrts-Beamten, Hr. Stations-Contrôleur W e n z e l, als provisorischer Verwaltungsrath besonders ausgezeichnete und wissenschaftlich gebildet eine Masse von gediegenen Kenntnissen und Erfahrungen, nebst besonderer Geschäfts-Gewandheit entwickelte.

königl. österreichische Hof übernommen ; — in gleicher Art könnte auch das der Rheinschiffahrts-Verhandlungen entweder an Hessen oder Nassau übergeben und dorten zum gemeinsamen Gebrauch aller theilnehmenden Regierungen niedergelegt werden. *)

Vergleicht man den §. 79 mit dem §. 76, so findet man eine sonderbare Wiederholung. Nach diesem sollen die Bevollmächtigte über die Mittel, die Rheinschiffahrt in Aufnahme zu bringen und über alles, was dem Handel auf dem Rheinstrom betrifft, berathschlagen — nach jenem in der Folge Erkundigungen einziehen, Verordnungen vorschlagen, die Arbeiten an den Leinpfaden und im Flußbette empfehlen, auch den vorgeschriebenen Bericht entwerfen. Beide Paragraphen können doch nur von der Folge zu verstehen seyn, da der neue Wirkungskreis der Central-Commission zuerst mit der Sanktion des definitiven Reglements beginnt. Nach der Wiener-Akte soll auch die Central-Commission künftig mehr als vorschlagen, sich erkundigen, empfehlen und entwerfen. Wird nach jeder Versammlung derselben noch ein weiteres Jahr nöthig, um zum Beschliessen zu gelangen, so dürften die Vortheile, die man für Schiffahrt und Handel sucht, oft nicht mehr zu finden seyn. Gegenstände wie diese können ihrer Natur nach keinen Geschäftsgang, wie er bei dem ehemaligen deutschen Reichstage statt fand, vertragen. Die Central-Commission kann also auch nicht in das Verhältniß der ehemaligen Zollkapitel versetzt werden. **)

*) Vorzuziehen wäre immerhin die Beibehaltung eines Archivars, der zugleich bei den Verhandlungen der Central-Commission die Funktion des General-Sekretärs übernehme. Ein Fond zu seiner Besoldung, findet sich in dem zu Frankfurt angelegten Kaufschilling für die Lobither Zollhäuser, von dem bereits die Zinsen wieder zum Kapital geschlagen sind, und der vertheilt, für keinen Uferstaat von Bedeutung, auch ohnehin wie ein gefundenes Geld anzusehen ist.

**) Um solche nachtheilige Verhältnisse zu verhüten, gab Art. 130 der Oktroi-Convention von 1804, dem General-Direktor das Recht, mit Zuziehung zweier Inspektoren unumgänglich nothwendige Detailsreglements zu machen und provisorisch zu vollziehen. Hr. von Humboldt sagt hierüber in seinem Examen de la Convention du 15. Août 1804: „ Le pouvoir attribué dans cet article au directeur-général, ne pourra désormais appartenir qu'à la commission centrale; et il lui est déjà donné par l'art. 12 de notre travail, qui lui permet de délibérer sur tout ce qui appartient au

Mit Recht dürfte man hoffen, daß der §. 80 des Gesetzesentwurfes, den so manchen Deutungen unterworfenen, und mitunter auch während den Central-Commissions-Verhandlungen misbrauchten Art. 17 der Wiener-Akte über die Gültigkeit der Stimmen-Majorität ausser Zweifel setzen werde. Dieß ist aber nicht geschehen; denn der §. 80 ist für die Anwendung nicht deutlicher als der §. 17. — Dieser sagt: „die Central-Commission nimmt ihre Beschlüsse nach der absoluten Stimmen-Mehrheit; doch sind ihre Entscheidungen nur dann für die Uferstaaten verbindlich, wenn durch ihre Commissäre die Einwilligung dazu gegeben ist.“ Jener drückt sich aus: „Alle Beschlüsse der Central-Commission werden, insoweit es hiebei nicht auf die Rechte einzelner Staaten ankommt, in der Regel nach der absoluten Mehrheit der Stimmen abgefaßt. Ueber den Sinn und die Auslegung des Wiener-Vertrags oder einer andern Verfügung, die nur durch gemeinschaftliche Uebereinkunft zu Stande gekommen ist, kann die Mehrzahl ihre Ansichten und Meinungen, der minderen Zahl oder auch einem einzelnen Staate nicht aufdringen, auch nicht in ihrem Namen Gesetze oder allgemeine Verordnungen erlassen, und eben so wenig einem Rheinstaaate neue Verbindlichkeiten auflegen, die dieser nie übernommen zu haben behauptet.“

In welchen Fällen fragt sich nun, treten die Rechte einzelner Uferstaaten als Ausnahmen von der Regel der Stimmen-Mehrheit ein? — Man weiß, daß diese Frage schon bei der vormaligen deutschen Reichs-Verfassung die Federn der deutschen Publizisten in Bewegung setzte, und daß man dem ungeachtet in einem Jahrhundert nicht an das Reine kam. Jeder Staat, der etwas leisten soll, was er abwenden will, wird sich auf seine einzelne Rechte berufen, und es kann, wie die Geschichte des deutschen Reichstags zeigt, nie an Scheingründen fehlen, um die Behauptung ihrer Existenz geltend zu machen, da besonders hier die einzelnen Rechte, meistens Theile des Gesamt-Rechtes sind. Tritt ein Staat sogar nur mit der leeren Behauptung auf, daß es in dem fraglichen Falle sein einzelnes Recht gelte, so ist dieß nach dem §. 80 des Entwurfes schon genug,

bien de la navigation. D'après cette faculté, elle peut évidemment aussi convenir de changemens ou supplémens du règlement, sauf à être approuvée dans ses décisions par ses commettans.¹⁾

um einen Beschluss durch Stimmen-Mehrheit fruchtlos zu machen; denn es genügt ja ohne Anführung von Motiven, daß er den Beschluss dem Sinn der Wiener-Convention, des Definitiven-Reglements oder einer einzelnen Verfügung, zufolge seiner Meinung nicht gemäß findet. Will er keine Verbindlichkeit anerkennen, die er nicht in einem der Verträge begründet findet, so darf ihm die Mehrzahl ihre unwiderlegbare Meinung nicht aufdringen, und wenn es noch so sehr das gemeinsame Beste der Schifffahrt und des Handels gegen ein singuläres Interesse fordert. Der §. 80 sagt also im Grunde: als Regel gilt die absolute Stimmen-Mehrheit, so oft sie jeder einzelner Uferstaat gelten läßt;*) damit wird in der Praxis die Regel meistens zur Ausnahme. So erhält zugleich der §. 17 der Wiener-Convention die schlimmste aller möglichen Interpretationen; denn es wird angenommen, daß die Stimmen-Mehrheit so oft nichts gilt, als ein einzelner Commissär in ihre Gültigkeit nicht einwilligen will. Bekanntlich entstand auch am deutschen Bundestage, weil die Bundes-Akte gleichfalls *jura singulorum* von der Stimmen-Mehrheit unabhängig macht, der Wunsch, daß genauer entschieden werden möge, in welchen Fällen sie nicht Statt haben soll. Eine Commission bearbeitete ein Gutachten, das bis zur endlichen Entscheidung zum Maßstab des Verfahrens dienen sollte.

*) Wohin dies führet, zeigte schon ein ähnliches Beispiel in der Geschichte der Central-Commissions-Verhandlungen. In der zweiten Epoche derselben, brachte der zweite badische Commissär (Geheimer Regierungsrath Hartleben) eine Verbesserung des Verfahrens beim Vollzug des Art. 13 der Oktroi-Convention in Antrag. Sein Vortrag, in dem er die Mängel desselben entwickelte, fand den Beifall von Bayern, Hessen und Nassau. Der Majorität gemäß wurde der Beschluss gefasst. Die Minorität der Commissäre der großen Rheinuferstaaten widersetzte sich aus verschiedenen Neben-Interessen, obwohl es hier lediglich nur eine verbessernde administrative, den Art. 13 der Oktroi-Convention nicht im mindesten ändernde Masregel, also den bloßen Vollzug einer klaren Verfügung des Traktates galt. Der Beschluss der Majorität, die hier nicht mehr that, als selbst die Verwaltungs-Behörde thun konnte, blieb unvollzogen. Daß der badische Commissär, dessen Gründe nicht widerlegt wurden, den Gegenstand auf sich beruhen liefs, muß Ursachen gehabt haben, die nicht in der Sache lagen; denn er verfolgte unermüdet mit einem Eifer das Interesse des Ganzen und seines eigenen Staates, bis zur Erreichung des Ziels, wofür er aber auch nach öffentlichen Blättern, in der Folge auf eine höchst seltene Art belohnt ward.

Es wurden in demselben die Fälle angegeben, welche als Verletzungen der Rechte der einzelnen anzusehen seyn und beigelegt, daß die Berufung hierauf nicht bloß allgemeine seyn dürfe, sondern daß genau nachgewiesen und erörtert werden müsse, wie und wodurch die jura singulorum für den einzelnen Staat gegründet seyen.*) Auch über dieses Commissions-Gutachten kamen in der bundestägigen Berathschlagung gar manche entgegengesetzte, nur aus den Begriffen von Souveränität und Verschiedenheit der Interessen geschöpfte, Ansichten zum Vorschein. Endlich wurde aber in der Schluß-Akte der Wiener-Ministerial-Conferenzen genau festgesetzt, über welche Gegenstände kein Beschluß durch Stimmen-Mehrheit Statt finde, auch namentlich bestimmt, in welchen Fällen jura singulorum obwalten. Diese Entscheidung, noch etwas näher ausgearbeitet und auf die Gemeinschaft der Rheinuferstaaten anwendbar gemacht, hätte im §. 80 zu Abwendung aller künftigen Streitigkeiten dienen und den klaren Sinn des §. 17 der Wiener-Akte herstellen können. So aber sind wir durch den Vorschlag in dem Gesetz-Entwurf nicht bloß um keinen Schritt vorwärts, sondern es ist vielmehr noch ein Rückschritt geschehen, um die Stimmen-Mehrheit gänzlich zu entkräften.**) Der deutsche Bundestags-Beschluß hat wegen der Konkurrenz fremder Staaten, für die Central-Commission nicht einmal eine analoge Anwendung, — keine höhere Behörde existirt über ihr, und ob sich ein einzelner Staat einem schiedsrichterlichen Ausspruch unterwerfen will, hängt von seinem Willen ab, folglich kann das Veto eines Einzigen die beste und die nothwendigste Maßregel für das gemeinsame Interesse hindern oder aufheben, ja es darf nicht einmal, wie am deutschen Bundestage von den Mit-Interessenten, gefordert werden, daß der widersprechende einzelne Uferstaat die, seinen Widerspruch bestimmenden Gründe, vorlege, und diese genau geprüft und erörtert werden. — Schlimme Ansichten für die künftige Einheit des Rheinschiffahrts-Systems und die Resultate der Berathschlagungen, wie der

*) Der Vorschlag in §. 80 des Gesetz-Entwurfes läßt eine allgemeine Berufung ohne alle Nachweisung und Erörterung gelten, gehet also gerade von dem entgegengesetzten Gesichtspunkte aus.

**) Jede nothwendige allgemeine Maßregel muß so ihr Wesentliches, die Allgemeinheit verlieren.

Handel auf dem Rheinstrom noch mehr in Aufnahme zu bringen sei!*)

Der §. 84, welcher die Rechte und Pflichten des Oberaufsehers vorzeichnet, ist eines solchen Inhalts, daß man beinahe glauben sollte, er sei auf den möglichen Fall der Wieder-Anstellung des ehemaligen General-Direktors berechnet.***) Von dem Extreme dessen voriger Allmacht***) wird

*) Es sollte doch wenigstens das, was die Gesamtheit fordert und zum allgemeinen Besten gesammter Hand leisten will, dem aber nur ein einzelnes Mitglied widerspricht, bis zur nächsten Versammlung der Central-Commission, als bloße provisorische Bestimmung gelten.

**) Preussen suchte mit Grund dies stets abzuwenden, wie besonders die Wahl zur Ergänzung der Verwaltungs-Behörde zeigte. Es geht von dem wahren Grundsatz in einer guten Staatshaltung aus, daß ein Geldopfer weniger nachtheilig ist, als eine das Interesse des Staates gefährdende Geschäfts-Führung. Es ist auch hierin dem eignen Wunsche des ehemaligen Hrn. General-Direktor Eichhof zuvorgekommen, der in seiner pragmatisch-geschichtlichen Darstellung der Verhandlungen der Central-Commission S. 123 äussert: „Eine Retraite mit Beibehaltung meines Ranges und voriger Emolumente ist mein einziger Wunsch.“ Es genießt auch derselbe wirklich, seitdem er ausser Dienst-Aktivität ist und die Rheinufestaaten die Schifffahrts-Revenüen beziehen, mit Beibehaltung seines Titels und Rangs, seinen vorigen Gehalt und Emolumente jährlich in der baaren Summe von 14,075 Franks 54 Centimes. — Die Niederlande haben zu dieser Pension, für die vergangene wie für die künftige Zeit, ihren Antheil beizutragen, da Hr. Eichhof auch General-Direktor auf dem holländischen Rhein war, welcher Anspruch von Seite der Central-Commission bisher noch nicht zur Sprache gebracht wurde.

***) Wir sind weit von der Behauptung entfernt, daß der ehemalige General-Direktor seine Allmacht nicht stets zum gemeinsamen Vortheil nach seiner Ansicht benutzt habe; obschon uns verschiedene in den Central-Commissions-Verhandlungen vorgekommene, auch frühere in dem Rheinschifffahrts-Archive ruhenden Fälle zu Zweifeln veranlaßten. Indessen hat eine solche Allmacht an und für sich schon auf die Selbstständigkeit der Beamten manchen nachtheiligen Einfluß, anderer Folgen wie z. B. bei Besetzung der Aemter nicht zu gedenken. So war unter anderm in kurzer Zeit die Rheinschifffahrts-Beamtung so viel möglich eine Eichhofische Familien-Präbende geworden. Es befanden sich bereits bei der Rheinschifffahrts-Partie 1) Eichhof General-Direktor, Haupt der Familie. 2) Eichhof, Sohn, Einnehmer. 3) Eichhof, Sohn, Controlleur. 4) Schönebeck, Beseher, Eichhofischer Neffe. 5) Eichhof, Beseher, Neffe. 6) Robson, Beseher, Neffe.

zu dem Extrem der höchsten Beschränkung übergegangen. Der künftige Oberaufseher ist nichts mehr als die Schildwache welche anruft, und wenn der Anruf nichts hilft, das Ereigniß in der Schreibtafel notirt, um, wenn nach Verlauf eines Jahres die ganze Wache ins Gewehr tritt, es vorzulesen und sich Beistand zu erbitten. Bis dahin können Leinpfade ganz verfallen seyn, die Hindernisse im Flößsbette eine Menge Unglücke veranlaßt haben und es können Unordnungen eingerissen seyn, die dem bald geschwächten, aber nicht eben so bald wieder gehobenen Rheinhandel eine ganz andere Richtung geben. Würde man bei der sehr weisen Anordnung der Wiener-Convention stehen geblieben seyn, vermöge welcher die Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten diese Eigenschaft fortdauernd beibehalten, und der Oberaufseher in dringenden Fällen eine Correspondenz mit ihnen unterhalten soll, so würde jedesmal durch ein Provisorium, in das die Majorität der abwesenden Commissäre einwilligt, jedem Nachtheil bis zur nächsten Versammlung der Central-Commission vorgebeugt werden können. — Nach dem nämlichen §. 84 soll der Oberaufseher verhindern, daß sich in irgend einem Hafen Misbräuche und Unordnungen einschleichen. Wir wissen nicht, wie er diese Pflicht, erfüllen kann. Gemäß §. 44 bestimmt jeder Staat alle Masregeln, die er in seinen Häfen zweckmässig glaubt. Ehe daher der Oberaufseher die Behauptung von Unordnungen und Misbräuchen in denselben gegen fremde Behörden geltend machen kann, muß vorerst gesetzlich bestimmt seyn, was die Gesamtheit zur guten Ordnung und zum guten Gebrauch bei den Hafenanstalten nothwendig erachtet. Ausserdem wird dem Oberaufseher erwiedert werden, daß seine Ansicht von Unordnungen und Misbräuchen falsch seyn. — Kann ja zufolge des §. 80 nicht einmal die ganze Central-Commission, gegen den Commissär eines einzelnen Uferstaates, über Misbräuche und Unordnung in dessen Häfen einen Beschluß fassen, weil sich die Uferstaaten im §. 44 zu Nichts Anderem verbindlich machen, als die Häfen nach ihrer Ansicht einzurichten und nur in Hinsicht der Gebühren, den §. 57 zu befolgen.

In dem §. 87 ist zwar bestimmt, daß die Rheinschiff-fahrts-Aufseher auf Lebenszeit ernannt werden, aber nicht beigefügt, daß sie von ihren Stellen nur in der Art entfernt

— Wie hätte sich erst noch in der Folge diese Generation bei einiger Multiplikation ausbreiten können!

werden können, wie sie der Art. 14 der Wiener-Convention genau vorschreibt. *) Eben so wenig ist, dem Art. 18 der Wiener-Akte gemäß, die Besoldung angegeben, welche ihnen die an ihrer Ernennung Antheil nehmenden Uferstaaten zu verabreichen haben. Beide Dispositionen sind nothwendig, um sie nicht der Willkühr Preis zu geben, ihre Selbstständigkeit zu sichern, und der fleissigen ungetheilten Versehung ihres Amtes zum Vorthail des Ganzen gewiss zu seyn. Wenigstens sollte doch ein Minimum ihrer Besoldungen ausgesprochen werden. — Nützlich möchte auch die Anordnung seyn, daß sie kein anderes Amt, am wenigsten eines, welches auf die Schifffahrt des Landes von dem sie Besoldung erhalten, Beziehung hat, nebenbei bekleiden dürfen, da sie sich ganz ihrem Dienste widmen müssen, wenn demselben Genüge geschehen soll; es auch in ihrer Bestimmung liegt, das Beste der gemeinschaftlichen Handelsschifffahrt und nicht das spezielle Interesse des Staates, von dem sie besoldet werden, als den Gesichtspunkte ihrer Pflichten zu verfolgen.

Die neue Bestimmung, daß die Niederlande einen eigenen Aufseher ernennen; ist, wie wir schon früher bemerkten, von wesentlichem Nutzen. Um ihn aber fühlbar zu machen, wird viel auf die Wahl des ersten Individuums für diese Stelle ankommen, da die Herstellung der Einförmigkeit des Rheinschifffahrts-Systems und die Unterdrückung veralteter Misbräuche in den niederländischen, bisher ganz ausgeschiedenen Rheinschifffahrts-Verhältnissen, ihm obliegen müssen. Gewiss würden diese Zwecke am leichtesten zu erreichen seyn, wenn die königlich-niederländische Regierung, das neue Amt des Aufsehers einem der bisherigen Rheinschifffahrts-Oberbeamten anvertrauen wollte, wozu sich kein vorzüglicherer Mann finden möchte, als der erfahrene, thätige, die kleinsten Geschäfts-Details gerne verfolgende und sich buchstäblich an alle Vorschriften haltende Hr. Rheinschifffahrts-Inspektor Okhard, der, wie seine Schriften beweisen, die niederländische Rheinschifffahrt und deren Mängel schon genau kennt.

Die Wiener-Convention verordnet Art. 6, daß Alles was auf die Organisation der Erhebungs-Aemter Beziehung hat, gleichförmig in der definitiven Verordnung bestimmt werden solle.

*) In Hinsicht des Obergaufsehers ist dies §. 36 des Entwurfs geschehen.

Der §. 89 des Entwurfs spricht sich im entgegengesetzten Sinne aus, indem er Alles, was diese Organisation betrifft, dem Ermessen der einzelnen Uferstaaten überlässt, folglich, die Bedingniß der Gleichförmigkeit aufhebt. *)

Da es nun einmal in dem ganzen Entwurfe vorherrschendes Prinzip ist, die sieben Souveränitäten so wenig als möglich zu beschränken, so könnten doch unbeschadet derselben, folgende für die Rheinschiffahrt im Ganzen nicht gleichgültige Punkte berücksichtigt und mittelst gesetzlicher Vorschriften sicher gestellt werden:

1) Das Minimum des Normalstandes der Beamten bei einem jeden Erhebungsamte, damit nicht ein Uferstaat, der wenig Handel, folglich einzig nur ein Zoll-Interesse hat, der Handelsschiffahrt durch Ersparung von Besoldung, indirekten Nachtheil zufüge.

2) Das Minimum der Besoldungen der Beamten, und der ganz uneigennützigen Verwaltung ihres Amtes versichert zu seyn, wobei die übrige Uferstaaten hinsichtlich ihrer Schiffer interessirt sind.

3) Sollte kein Uferstaat die Rheinzoll-Beamten lediglich auf Tantiemen setzen dürfen. Ist längst anerkannt, daß nichts schädlicher wirkt, als den Beamten statt Gehaltes den Bezug der Sporteln zu überlassen, so wird auch über das Bedürfniß einer solchen Vorschrift kein Zweifel möglich seyn.

4) Sollte sich jeder Staat verpflichten, daß seine Rheinschiffahrts-Beamten, so wie deren Wittwen und Waisen, bei der Pensionirung nicht geringer als bisher behandelt werden. Der königlich-preussische Gesandte auf dem Wiener-Kongresse Herr Staatsminister Freiherr v. Humboldt, äusserte hierüber sehr wahr: „Le règlement devra fixer ce que chaque état devra faire pour les employés en retraite; et il est important, que leur situation ne devienne pas moins avantageuse, qu'elle l'était jusqu'ici.

5) Sehr zu wünschen wäre die Beibehaltung oder vielmehr Wiedereinführung des Turnus unter den Rheinschiffahrts-Beamten, wenigstens derjenigen Staaten, die nicht mehrere Erhebungsämter haben. — Es hatte bisher den wesentlichsten Einfluss auf die Bildung der Rheinschiffahrts-Beam-

*) Der §. 24 der Elbeschiffahrts-Akte enthält doch wenigstens einige Vorschriften, wie sich die Zoll-Aemter zu benehmen haben, um die Schiffer schnell abzufertigen.

ten und den durch sie erhaltenen vorzüglichen Zustand der Rheinschiffahrts-Verhältnisse, daß sie alle, als zu einem gemeinschaftlichen Korps gehörig angesehen, und in hierarchischer Ordnung zu den erledigten Stellen von unten herauf befördert wurden, sobald die gehörige Qualifikationen vorhanden waren. Auf einen Vortrag des herzoglich-nassauischen Commissärs wurde die Beibehaltung dieser, eine kurze Zeit ausser Acht gelassenen höchst nützlichen Einrichtung schon im Jahr 1817 in Vorschlag gebracht. Alle Rheinuferstaaten, mit Ausnahme Bayerns genehmigten den Vorschlag. Preussen, das nie zu Schwächung des gemeinschaftlichen Bandes die Initiative gab, dem aber der gegebene Anlaß zu größerer Selbstständigkeit und Emporhebung der Territorial-Gewalt willkommen seyn mußte, erklärte, daß es gerne würde dem allgemeinen Wunsche der Staaten des konventionellen Rheins nachgegeben haben. Da aber Bayern nicht beigetreten sei, so werde man das ganze Projekt aufgeben müssen. Der zweite badische Commissär bat, hierauf keinen Beschluß zu fassen, da er auf diesen Gegenstand zurückkommen und Vorschläge machen werde, wie man ihn auf eine dem Besten der Rheinschiffahrt angemessene Art erledigen könne. Er legte diese auch in der 131ten Sitzung der Central-Commission mittelst eines umfassenden Vortrags vor, in welchem er alle Vortheile des Dienst-Turnus gründlich entwickelte und die unvermeidlich nachtheiligen Folgen dessen Aufhebung zeigte. Alle Commissäre waren, da keine Einrede erfolgte mit seinen Ansichten einverstanden und beschlossen, hierüber neue Instruktionen einzuholen. Der Gegenstand kam seitdem nicht wieder zur Sprache und in dem proponirten Rheinschiffahrtsgesetz ist er ganz mit Stillschweigen übergangen.

Bayern konnte keinen andern Beweggrund haben, der Beibehaltung des Dienst-Turnus die Zustimmung zu versagen, als die einzige Rücksicht, daß vermöge desselben künftig meistens königl.-preussische Beamte zu den ersten Stellen bei den Erhebungsämtern in den übrigen Staaten, befördert werden müßten. Dieses Bedenken würde aber ganz hinwegfallen, wenn sich zu Aufrechterhaltung des Dienst-Turnus nur Baden, Frankreich, Bayern, Hessen, und Nassau vereinigen würden, da er sich in Rhein-Preussen und den Niederlanden, wo mehrere Erhebungs-Aemter bestehen, von selbst aufrecht erhält. Jenen Staaten ist er auch am meisten Bedürfnis, weil jeder nur ein oder einige

Erhebungsämter besitzt. Ihre Beamten werden künftig aus Mangel an Aussicht zur Beförderung, genöthiget, die Rheinschiffahrts-Parthie sobald als möglich wieder zu verlassen und sich ein besseres Fortkommen in einem andern, zu einträglicheren Stellen führenden Zweige der finanziellen Staats-administration, zu sichern. Bald dürfte daher Mangel an erfahrenen Rheinschiffahrts-Beamten entstehen, was dahin führen kann, daß zuletzt zu Bekleidung der Central-Aemter (Oberaufseher und Aufseher) preussische oder niederländische Beamten gewählt werden müssen, wenn man sie nicht Neulingen in dem Fache, anvertrauen will. Die Beamten jener benannten Staaten sind es auch, die am meisten in dem Flosswesen und dem Flossenbau unterrichtet seyn müssen, wenn das Polizeiliche und besonders das finanzielle Interesse der Uferstaaten, befördert werden soll. Die diesfallsigen Kenntnisse lassen sich aber nur durch fortschreitende Versetzungen von einem oberrheinischen Erhebungsamte zum andern erwerben, da der Flossenbau bis zum Mittelrhein successiv grösser, und daher auch in Hinsicht der von den Beamten zu beobachtenden Punkte, komplizirter wird. — Das eigene finanzielle Interesse der benannten Staaten würde also an und für sich, eine Vereinigung zu Beibehaltung des Dienst-Turnus rathlich machen.

6) Bei jedem Erhebungsamt sollte sich wenigstens ein Kanzlist oder Praktikant befinden, um den Dienst nach und nach praktisch zu erlernen und erkrankende oder abwesende Beseher sogleich suppliren zu können. *)

*) Unter so manchen vorzüglichen Bestimmungen, welche das von Baden zu seinem eignen Nachtheil nicht ratifizierte Vertrags-Projekt über die Einführung des Rheinschiffahrts-Systemes auf der obersten Strom-Strecke enthält, kommt auch eine sehr zweckmässige Anordnung über diesen Gegenstand vor. Noch ist nicht entschleyert, was die Ratifikation hinderte. Aus Murhards allgemeinen politischen Annalen überzeugt man sich aber vollkommen, daß die Hindernisse nicht in der Sache liegen konnten. War es, was sich allein noch ausser der Influenz persönlicher Verhältnisse denken läßt, eine Gefälligkeit für einen dritteren Rheinuferstaat, so ist es ein großes Opfer. Schwerlich wird auch derjenige, welcher es angerathen hat, obwohl vielleicht von dem Wahne des Besitzes der Universal-Weisheit in dem ganzen grossen Staatshaushalte durchdrungen, angeben können, Ob, Wann und Wie je ein Ersatz für diesen bedeutenden pecuniären Verlust möglich sey.

Leicht war während den zweijährigen Unterhandlungen des ersten badischen Commissärs (Hrn. Geh. Leg. Rathes v. Müßig)

Es lässt sich voraussehen, daß die Art der Organisation der Erhebungsämter unter den Staaten, welchen sie gemeinschaftlich angehören, bei eintretender Verschiedenheit der Meinungen nicht zur schnellen Erledigung kommen werde. Es möchte daher der Erhaltung der Ordnung in den Rheinschiffahrts-Verhältnissen wegen, die Bestimmung rathlich seyn, daß sich die betreffende Staaten bis zum Zeitpunkt der Ratifikation des definitiven Reglements, diesfalls zu vereinigen haben und falls sie nicht einig werden können, die Vermittlung der Central-Commission eintrete. — Eine Hauptschwierigkeit wird in Erzielung der Sicherheit der wechselseitigen Abrechnungen und der Herausbezahlung des Ueberschusses liegen. Würde in dem Rheinschiffahrtsgesetze angeordnet, daß die Auseinandersetzung wegen den Einnahmen, und den Lasten der gemeinschaftlichen Erhebungs-Aemter, durch den Oberaufseher auf dem Grund der justificirten Rechnungen geschehen sollen, so wäre eine der vorzüglichsten Schwierigkeiten und zugleich auch die wechselseitige kostspielige Anstellung besonderer Controlleurs, beseitiget.

Ganz vergessen ist übrigens in diesem Titel der Art. 23 der Wiener-Convention, den kein Rheinschiffahrts-Beamter überflüssig finden wird, wenn ihm nicht die Versehung seines Dienstes auf dem Strom erschwert, und den Schiffern eine leichte Entschuldigung jedes Ungehorsams, offen gelassen werden soll.

Von der Vollziehung der Rheinschiffahrt-Ordnung.

(Zehnter Titel.)

Sehr zweckmässig hat die Oktroi-Convention von 1804 in ihrem 128 Artikel ausgesprochen: „Man darf sich, um die „ Verfügungen gegenwärtiger Verfügung unkräftig zu machen, „ selbst nicht um sie zu ergänzen oder auszulegen, weder „ auf vorherige Verträge noch auf Grund- oder andere

der Erfolg zu berechnen, und noch leichter konnte man damals abbrechen, weil durch ihn doch scherlich je ein Vertrag zu Stand gekommen seyn würde, da er sich zu Mainz mit seiner grenzenlosen Zweifelsucht, und dem täglichen Wechsel der Gründe Für und Gegen, eine Art Berühmtheit erworben hatte. Indessen mag dieser Scepticismus mehr eine Folge des Mangels solider Kenntnisse in dem Gebiete der Schifffahrt und des Handels als ihm angeboren seyn.

„ Gesetze , Verordnungen , Reglements und Gewohnheiten
„ berufen , von welcher Autorität diese Gesetze und Ver-
„ ordnungen erlassen , und wie alt und allgemein auch diese
„ Gewohnheiten seyn mögen , sondern gegenwärtige Conven-
„ tion soll zur einzigen Richtschnur dienen , wenn es sich
„ von der Rheinschiffahrt , der Polizei derselben und den
„ Gebühren handelt , welchen sie unterworfen ist. ”

Der Vertrags-Entwurf gedenkt §. 93 zwar der Abschaffung aller Lasten , welche auf der Rheinschiffahrt haften und nicht ausdrücklich beibehalten sind. Er läßt aber die Frage ganz unerörtert , ob und was von der bisherigen Masse der Rheinschiffahrts-Gesetzgebung , künftig wenigstens zur Ergänzung und Auslegung des neuen nicht sehr vollständigen Vertrages , dienen dürfe. — Ein offenes Feld zu künftigen Diskussionen , wobei wieder der §. 80 bald dem einen bald dem andern Theil , je nachdem das Interesse eintritt , gute Dienste leisten wird , um den billigsten Forderungen und zweckmässigsten Anträgen ausweichen zu können.

**Tarif der Gebühren , welche von den Schiffsgefäßen
bei der Schiffahrt auf dem Rhein nach Verhältniß
ihrer Ladungsfähigkeit an jeder Zollstelle
zu erheben sind.**

(B e i l a g e A.)

Diese Abgaben — Rekognitions-Gebühren genannt , und durch den 94ten Artikel der Oktroi-Convention von 1804 eingeführt — sind nicht , wie einige Schriftsteller glauben als Gattungen einer Gewerbssteuer der Schiffer anzusehen. Sie sind vielmehr Weggelder , die neben der Verzollung der geladenen Waaren für den Gebrauch der Wasserstraße bezahlt werden müssen.

Zwei der bisherigen , diese Rekognitions-Gebühren betreffenden Beschwerden der Schiffer , sind durch den vorgelegten Gesetz-Entwurf gehoben. Künftig wird nicht mehr auf dem rechten , als dem linken Rheinufer erhoben. Bis jetzt muß der Schiffer in deutschem Gelde , an den Erhebungs-ämtern des erstern mehr bezahlen als an denen des letzten , da man am rechten Rheinufer , den Frank zu 30 $\mathcal{L}$ rechnet , der doch nur zu 28 $\mathcal{L}$ anzuschlagen ist.

Künftig werden auch , zufolge des Art. 3 der Wiener-Convention , die Schiffe einer Ladungsfähigkeit von 2500 bis

5000 Ctr., mittelst einer neuen Skala nach steigendem Verhältniß, höherer Rekognitions-Gebühr unterworfen, wogegen bis jetzt alle Schiffe von 2500 Ctr. und darüber das nämliche bezahlen, was sowohl das Einkommen der Uferstaaten als die verhältnißmässige gleichheitliche Behandlung der Schiffer des obern gegen den untern Rheinthail beeinträchtigt.

Ein billiger Wunsch, ist dagegen in dem neuen Gesetz-entwurfe unberücksichtigt geblieben. Die Schiffer beschwerten sich längst mit Grund, daß es drückend ist, für Schiffe, die sie leer zurückführen, die nämliche Rekognitions-Gebühren entrichten zu müssen, die sie von geladenen zu bezahlen haben. Wer Ladung erhält, kann gewiß viel leichter von seinem Verdienst eine höhere Gebühr abgeben. Zur Erleichterung des gesammten rheinischen Schifferstandes würde es daher gereichen, wenn ohne Verlust für die Einkünfte der Uferstaaten*), eine solche Abänderung getroffen werden wollte, daß von jedem Centner Waare, welcher auf dem Rhein verführet wird, eine verhältnißmässig höhere Gebühr, allenfalls ein halber Centime mehr, erhoben würde. — Der Gegenstand verdient in den Berathschlagungen über den Entwurf, genau untersucht zu werden, da auch in dem Art. 11 der Elbeschiffahrts-Akte, die so oft dem Entwurfe des Rheinschiffahrts-Gesetzes als Vorbild diente, verfügt ist: „daß unbeladene Fahrzeuge allenthalben nur ein Viertheil der, nach vier Klassen vorgeschriebenen Taxe bezahlen sollen.“ **)

Tarif für den Rhein-Zoll.

(*B e i l a g e B.*)

Der Tarif der zu erhebenden Gebühren soll vermöge der Wiener-Convention nach der Ausdehnung der Uferbesitzungen der verschiedenen Uferstaaten regulirt werden. Diefß setzt eine Vermessung voraus. Da sie in den neuern

*) Lord Clancarty verlangte auf dem Wiener-Kongresse, in der Sitzung vom 3. Mai 1815, daß das Weggeld zur Erhaltung der Wasserstraßen nicht als eine eigentliche Staats-Revenue-Quelle angesehen werden solle.

**) Die Elbeschiffahrts-Commission ist daher mit Recht der Ansicht, welche Hr. Eichhof die irrige nennt, gefolgt, daß nämlich, obgleich die leeren Fahrzeuge wie die geladenen, die Vortheile der Flußfahrt, Leinpfade, Landungsplätze genießen, doch wegen der Art des Gebrauchs und den Verhältnissen der Schiffer, ein Unterschied in Hinsicht der Größe des Tarifs, billig sey.

Zeiten nicht Staat fand, so hat man in dem Gesetzentwurfe wahrscheinlich den Tarif nach einer zum Grunde gelegten, in dem Archiv der Central-Commission aufbewahrten General-Karte vom Rheinstrom und seinen Ausmündungen berechnet.

Eigentlich könnte derselbe nur provisorisch bis zur wirklichen Vermessung des Rheinstromes und seiner Ausmündungen in dem Gesetz-Entwurfe angenommen werden, indem sich bereits die Stromlänge auf verschiedenen Distrikten gemindert hat. Es scheint uns aber billig und zweckmässig zu seyn, ihn gleich definitiv für immer gelten zu lassen, indem die grossen Kosten, welche bereits Bayern, Baden, Frankreich, Hessen etc. auf die Rektifikation des Rheins verwendet haben, nicht eine Minderung der Revenüen für sie zur Folge haben dürfen, weil sich ansonsten jeder Staat in Zukunft hüten würde, mittelst Durchstiche und anderer Wasserbau-Arbeiten zum Vorthail der Schifffahrt und des Handels die Stromlänge zu verkürzen, damit zugleich aber auch seine Zolleinkünfte zu schmälern.

Ungeachtet der definitiven Aufstellung des Tarifs, ist es in mancher andern Hinsicht nothwendig, die wirkliche Vermessung des Rheinstroms durch einen, für das Interesse aller Uferstaaten verpflichteten Sachverständigen, sobald wie möglich, vornehmen zu lassen. Es versteht sich von selbst, dass der gemeinschaftlich zu diesem Zweck anzunehmende Geometer, die Direktion der ganzen Vermessung führe, und jedem Uferstaat überlassen bleibe, diesem General-Commissär einen Spezial-Commissär zur Kontrolle für die spezielle Stromstrecke beizugeben.

Ueber die vorgeschlagene Vertheilung und Placirung verschiedener Erhebungsämter in Rheinpreussen und den Niederlanden, wären wir zwar im Stande sehr begründete Bemerkungen vorzutragen. Wir übergehen sie aber, einzig in der Ueberzeugung, dass ihre Minderung nach dem §. 13 des Gesetz-Entwurfes, ohnehin bald eintreten werde, da das finanzielle Interesse hierdurch befördert wird.

Was die Erhebungsämter der übrigen Rheinuferstaaten betrifft, so haben wir schon früher der rechtmässigen, das Beste der Schifffahrt und des Handels befördernden Forderung gedacht, dass eines der Erhebungs-Aemter Neuburg und Germersheim aufgehoben werde, da es konventionswidrig ist, auf der Strecke von Strasburg bis an die niederländische Gränze, und zwar gerade bei der Bergfahrt, die ohnehin dem Schiffer grössern Zeitverlust und Kosten veranlasst, wenigstens den Aufenthalt, durch Beibehaltung von 13 Erhebungsämtern zu vermehren. — Eines Umstandes müssen wir aber doch gedenken, der das spezielle Interesse Frankreichs und Badens berührt. Nach dem vorgeschlagenen Tarif, sollen als Ausnahme von der Regel der Vorausbezahlung für die zu durchlaufende Stromstrecke, zu Breisach von den Schiffen, welche unterhalb Basel abgefahen sind, 3 Centimes pr. Centner der Ladung, bezahlt werden. Das Aehnliche ist für die Fahrten unterhalb Mann-

heim in den Main angeordnet. Warum soll nicht auch das Nämliche für die Schiffer und besonders die Flösser gelten, welche unterhalb Breisach abfahren und ihre Reise auf dem Rhein fortsetzen? *) Bekanntlich werden viele Hölzer von der Kinzig und Murg auf den Rhein gebracht, und es ist kein Grund vorhanden, sie von einem Zolle zu befreien, da sie auf eine den Flössern viel vortheilhaftere nicht ausgeschiedene Art, begünstigt werden können, wenn man sie von einem Theile der unverhältnissmässigen und zum Theil enormen Brücken-Durchlafsgelder entlastet. Frankreich und Baden haben ohnehin für die schwierige Erhaltung ihrer Leinpfade und des Flussbettes, solche Ausgaben, dass ihnen diese billige Einnahmequelle nicht entzogen werden sollte. Sie ist für die Zollberechtigte von Bedeutung, für die Zollpflichtige aber, besonders jene welche Flösse nach Holland führen, eine unbedeutende Last.

Der Art. 3 der Wiener-Convention ordnet sehr weise an, dass die Central-Commission untersuchen solle, ob die Vertheilung der Zollgebühren in verschiedene Klassen nicht Abänderungen nöthig mache, die sowohl der Schifffahrt und dem Handel, als auch dem Akerbau und den Bedürfnissen der am Rhein gelegenen Staaten noch günstiger sind. In letzterer Hinsicht vermissen wir unter den, dem vorgeschlagenen Tarif beigefügten Ausnahmen solcher Gegenstände für welche geringere Tarifsätze zu entrichten sind, weil sie nicht viele Unkosten leiden können, den Blätter-Taback, den Hanf, den Wein**) und gedörrtes Obst.***)

Bei der Begünstigung dieser Landesprodukte, sind Frankreich, Baden, Bayern, Hessen und Holland mehr oder minder interessirt. Besonders der erste Artikel verdient vor Allen berücksichtigt zu werden, da er einen Theil des Geldes wieder ersetzt, das die Deutschen in so grossen Summen den Holländern zufließen lassen, auch der Absatz des Blättertabacks in Holland immer schwerer wird, je grössere Konkurrenz mit fremdem Gute dieser Art, auf dem holländischen Markte eintritt und je ergiebiger die Taback-Aerndte in Amerika ausfällt.

Sehr zweckmässig würde es auch gewesen seyn, in Hinsicht der Verminderungen der ganzen Gebühr, noch einige Abstufungen eintreten zu lassen. Die Elbe-Schifffahrts-Akte bestimmt dieselbe auf ein Viertel, ein Fünftheil, Zehnthel, Zwanzigtheil und Vierzigtheil.

*) In Hinsicht der Schiffsloadungen ist die Sache von geringerer Bedeutung, weil der Transport von badischen Landes-Produkten nach Strasburg, ohnehin bei der Abfahrt aus dem Bezirke des dasigen Erhebungsamtes, der Zollentrichtung unterliegt.

**) Man hat auf der Elbe nach der Convention Art. 10, das Bier (mit Ausnahme des fremden) nur dem Vierteltheile des Zolles unterworfen. Warum soll nicht aus dem nämlichen Grunde das Nämliche für den Wein auf dem Rheinstrom gelten?

***) Auf der Elbe zahlt der Schiffer für dasselbe auch nur den vierten Theil des Zolls.

BEDEUTENDERE DRUCKFEHLER.

Seite 3	Z. 2	statt wehrte das Uebel	lies mehrte das Uebel.
— 4	— 7	— Drohungen mit Repressalien	— Drohungen und Repressalien.
— 6	— 7	— Zollfreiheit des Rheins	— Zollfreiheit auf dem Rhein.
— 7	— 4	— aufzuführen	— auszuführen.
— 14	— 23	— und wenigstens	— um wenigstens.
— 15	— 15	— und doch	— und dabei.
— 20	— 6	— der den ihr dem Wiener-	— der den ihr in dem Wiener-
— 24	— 2	— vortheilhafte Instruktion	— vortheilhaftes Interimistikum
— 25	— 7	— von Holland	— an Holland.
— 25 N.	— 5	— ihres Commissärs	— des königl.-preuss. Commiss.
— 26	— 13	— bis August 1821	— bis Jänner 1821.
— 26	— 15	— der Unterhandlungen	— den Unterhandlungen.
— 28	— 15	— gefällig	— zufällig.
— 28	— 17	— Untergreifung	— Unterzeichnung.
— 29	— 10	— des Jahres 1821	— des Jahres 1820.
— 30	— 16	— nicht selten	— mitunter.
— 32	— 5	— versammelt	— vertreten.
— 32	— 12	— zum Bundesgesetz	— z. Bundesg. f. die Betheiligte
— 38	— 2	— auf der offenen See	— aus der offenen See.
— 43	— 13	— nach Cubicmetrie	— nach Cubicmetres.
— 46	— 8	— eigenmächtige Verkehrungen	— eigenmächtige Vorkehrungen
— 54	— 18	— vor Anker liegen	— vor Anker legen.
— 55	— 23	— auf einem Stichseile	— an einem Stichseile.
— 61	— 29	— die Control-Commission	— die Central-Commission.
— 64	— 10	— betragen	— beitragen.
— 82	— 19	— so bliebe denn auch	— so bliebe denn noch.
— 85	— 2	— herzustellen lies	— herstellen lies.
— 91 N.	— 28	— Dieser errungene Vortheil	— Diesen errungenen Vortheil.
— 97 N.	— 11	— Erschaffungs-Periode	— Erschlaffungs-Periode.
— 100	— 6	— so ertheilten	— so urtheilten.
— 100	— 23	— kam zum Vertrag.	— kam zum Vortrag.
— 101	— 2	— zuerst nach der Berathung	— zuerst noch der Berathung.
— 101 N.	— 11	— der beiden Uferstaaten	— der beiden Rheinufer.
— 101	— 16	— so hatte sich die preussische	— so halte sich die preussische.
— 102	— 31	— mit dem der Landpostanst.	— mit denen der Landpostanst.
— 103	— 40	— und die Wahrheit	— um die Wahrheit.
— 104	— 35	— an die Commission	— an die Commissäre.
— 113	— 29	— des Manifestes	— des Manifestes.
— 114	— 26	— des Manifestes	— des Manifestes.
— 117	— 31	— bei Unterschleifen.	— vor Unterschleifen.
— 118	— 13	— fortbestehn	— fortbestehe.
— 122	— 27	— dessen Erscheinung jedem.	— dessen Erscheinen jeden.
— 123	— 16	— auf dem Manifeste	— auf dem Manifeste.
— 127	— 5	— jeder einzelnen Regierungen	— jeder einzelnen Regierung.
— 128	— 18	— Mitgl. der Gilde einer andern	— Mitglieder anderer Gilden.
— 130	— 17	— zum Nachtheil der anderen	— zum Nachtheil des anderen.
— 130	— 21	— weil sie die	— weil sich die.
— 131	— 17	— auch bei dem eines Nebenst.	— auch bei dem Schiffer eines N.
— 133	— 13	— als des einen Willens.	— als des reinen Willens.
— 141	— 20	— unter mehreren Anderen	— unter mehrerem Anderen.
— 145	— 2	— fremdern Schiffen	— fremden Schiffen.
— 154	— 12	— der letztern	— der erstern.
— 154 N.	— 1	— verdiente	— verdient.
— 165	— 17	— Aktenstücke	— Aktenstücken.
— 168 N.	— 19	— mit einem Eifer	— mit reinem Eifer.
— 169	— 35	— schlimme Ansichten	— schlimme Aussichten.
— 171	— 31	— falsch seyn	— falsch sey.
— 173	— 16	— u. der ganz uneigennützig	— um der ganz uneigennützig
— 176	— 17	— geschehen sollen	— geschehen solle.

Für Reisende nach Italien ist bey dem Verleger dieser Schrift folgendes empfehlenswerthe Werk erschienen, und in allen Buchhandlungen zu erhalten.:

H A N D B U C H FÜR REISENDE IN ITALIEN

in Beziehung auf alte und neue Denkmähler, Wissenschaften, Künste, Klima und Produktion, Sitten und Gebräuche seiner Bewohner. — Sammt statistischer Uebersicht der verschiedenen Staaten Italiens nach seiner gegenwärtigen Eintheilung, den Reiserouten durch dieselben von den angrenzenden Ländern aus, vollständigem Verzeichnisse der Posten und vorzüglichsten Gasthöfen, und einem Münztarife.

1 Band von 552 Seiten in 8°. brochirt.

versehen mit einer ganz neu entworfenen Postkarte.

Preis fl. 3. 45 kr. oder Rthr. 2. 12 gr.

Alle Recensionen über dieses Handbuch, sind sehr günstig für dasselbe ausgefallen. Erst kürzlich noch äusserte sich die allgem. Jenaer Literaturzeitung (1822 N°. 17) folgendermassen:

„Das Unternehmen, das für Reisende so nützliche Mailänder *Manuel du Voyageur en Italie* ins Deutsche zu übersetzen, und dadurch dasselbe in jeder Hinsicht zugänglich zu machen, verdient dankbare Anerkennung, um so mehr, da dadurch — wie sehr richtig in der Einleitung bemerkt wird — eine Lücke in der deutschen Reise-literatur sich ausfüllt, die bisher, trotz der grossen Menge Reisebeschreibungen über Italien, noch immer bemerklich, und dem Besucher jener Gegenden, oft sehr empfindlich war. Dies weifs Rec: aus eigener Erfahrung.“

„Nun hat aber in der Regel fast jeder Reisende seinen eigenen Plan und seine eigenen Absichten, warum er, die Heimath verlassend, ein fremdes Land durchzieht; es wird daher auch wohl ein Jeder sich vorausschon mit dem etwas bekannt machen, was etwa an diesem oder jenem Orte für ihn besonders merkwürdig ist. Was nun so im Allgemeinen einem Jeden, der Italien durchpilgert, zu wissen nöthig ist, um nicht Geld, Zeit und Mühe ungenützt zu verlieren, das ist hier wohlgeordnet, in möglichst gedrängter Kürze, leicht aufzufinden, und somit der Zweck, aus den verschiedenen reichhaltigsten und umsichtigsten Reisewerken ein compendiöses Ganzes aufzustellen, das leicht angeschafft, und eben so leicht bei sich geführt werden kann, vollkommen erfüllt. Wir können also dieses Werk als eins der nützlichsten für Reisende, oder auch für solche, die geographisch und topographisch Italien aus der Ferne wollen kennen lernen, mit vollem Recht empfehlen. Die Uebersetzung ist rein und fliegend, Papier und Druck (mit lateinischen Lettern) gut und correct.“



Neue Organisation der Schiffahrts- und Handelsverhältnisse auf dem
Rheinstrome Mit einer historisch-diplomatischen Einleitung und freimü-
thigen nautisch-merkantilischen auch staatswissenschaftlichen Bemerkungen

Bd.: 1. (1822). - VIII, 180 S.

Basel 1822

A.hydr. 1505 u-1

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10060254-6